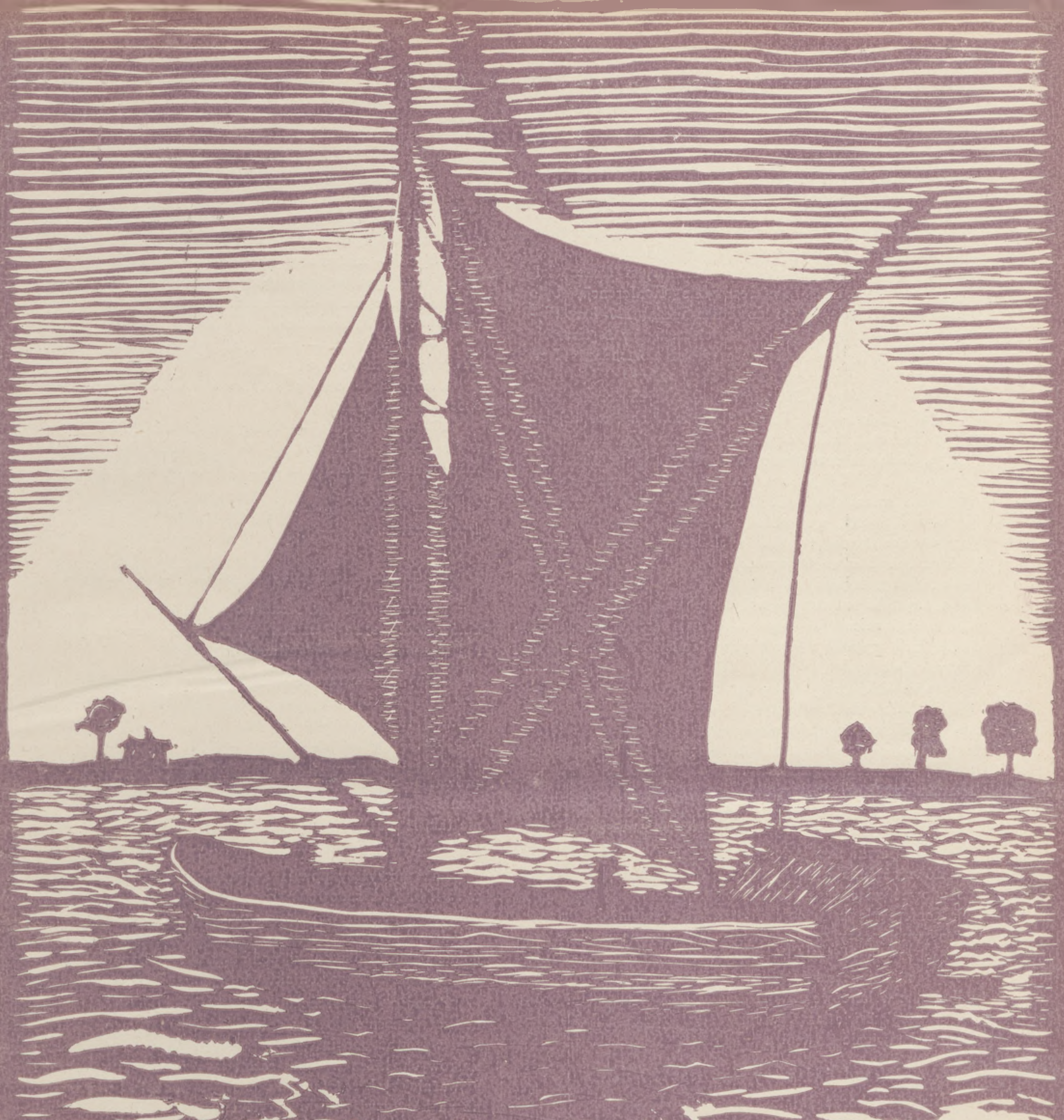


SPORT WODNY

ROK X KWIECIEŃ 1934 Nr. 6

Różne

Pierwsza Konferencja Harcerskich Drużyn Żeglarskich Chorągwi Poznańskiej

W niedzielę dnia 4 b. m. o godz. 10 odbyła się pierwsza Konferencja harcerskich Drużyn Żeglarskich, poprzedzona nabożeństwem w gmachu „Seminarjum Nauczycielskiego" w Poznaniu. Zainteresowanie Konferencją było nadzwyczaj wielkie, czego dowodem udział 107 harcerzy-żeglarzy z 23 drużyn i samodzielnych zastępów żeglarskich.

Zagajenie i słowo wstępne wygłosił Komendant Chor. Harcerzy Mbr. Hm. Czarniecki Władysław, witając równocześnie przybyłych delegatów pokrewnych organizacyj. Nastąpiły przemówienia delegatów, z których na specjalną uwagę zasługuje przemówienie Delegata Zarządu L. M. i K. p. Podolaka oraz gorąco oklaskiwane słowa Przewodniczącego Z. O. Wlkp. Kuratora Bernarda Chrzanowskiego. Następnie zabrał głos pilot Chor. i Komendant Harc. Druż. Wilków Morskich w Poznaniu, harcmistrz Woźniak Sylwester przedstawiając w barwnych słowach cele i zadania Harcerskich Drużyn Żeglarskich oraz dotychczasowy dorobek i program pracy na r. b. Referat na temat wyszkolenia i turystyki wodnej wygłosił dh. phm. Kwaśniewski Wacław, drugi referat o pracy społecznej harcerskich drużyn żeglarskich wygłosił referent propagandowo-prasowy Chor. Poznańskiej.

Po krótkiej przerwie nastąpiły sprawozdania poszczególnych Kierowników drużyn i samodzielnych zastępów żeglarskich, z których wynika, że praca żeglarska na terenie Wlkp. postawiona jest na odpowiednim poziomie, a rozwój jednostek żeglarskich następuje wprost żywiołowo. Harcerzy żeglarzy na terenie Wlkp. jest w tej chwili 510. Drużyny i zastępy posiadają ogółem 164 łodzi i kajaków. Harcerska Drużyna Wilków Morskich posiada własny ośrodek żeglarski nad jeziorem w Kiekrzu.

Również inne drużyny żeglarskie zamierzają w r. b. pobudować własne przystanie, wzgl. szałasy.

Konferencję zakończył pilot Chor. apelem do dalszej intensywnej pracy oraz zbierania funduszy na rzecz pierwszego szkolnego jachtu pełnomorskiego. Po odśpiewaniu Roty Morskiej uczestnicy udali isię na obiad, a popołudniu odbyła się w harcówce „Wilków Morskich" i przystani próba na stopień wioślarza, wieczorem zaś udali się d-howie na przedstawienie do teatru Wielkiego.

Rekord światowy pań na 100 mtr.

Historja rekordu świata na 100 mtr. st. dow. pań, który niedawno pobiła fenomenalna Holenderka Ten Ouden, przechodził różne koleje. W roku 1908 Niemka Gerstung przepłynęła 100 mtr. w 1 : 35 i ten wyczyn figuruje jako pierwszy rekord. Już w roku 1910 Belgijka Guttenstein osiągnęła 1 : 26,6, a w dwa lata potem Angielka Curwen wyśrubowała go na 1 : 20,6. Australijka Fanny Durack, budową przypominająca zupełnie dobrze zbudowanego chłopca, do roku 1915 poprawiła go trzykrotnie: 1 : 19,8 — 1 : 18,8 — 1 : 16,2.

Dopiero w roku 1920 nastąpiła era Amerykanek, których hegemonje złamała dopiero Ten Ouden. Na liście rekordzistek zmieniały się kolejno: Bleibtreu 1 : 13,8, Ederle — 1 : 12,8, Wehselau 1 : 12,2, Lackie 1 : 10, Geraghty 1 : 09,8 i Ossipovich 1 : 09,4. To były już nowe czasy; ostatnie dwa rekordy padły w roku 1929.

W roku 1930 na arenę wypłynęła Helen Madison i zaraz padł rekord najpierw na 1 : 08, a potem na 1 : 06,6. W czerwcu roku ubiegłego Ten Ouden odebrała rekord Amerykance (1 : 06 i teraz wreszcie wyśrubowała go na 1 : 05,4.

Program zawodów pływackich

Polski Zw. pływacki ustalił już kalendarzyk ważniejszych imprez pływackich, jakie odbędą się w b. sezonie.

1 lipca — mistrzostwa okręgowe w całym kraju,

21 i 22 lipca w Katowicach, mistrzostwa Polski,

4 — 5 sierpnia w Brnie mecz pływacki Polska — Czechosłowacja (bez konkurencji skoków),

7 — 11 sierpnia — mecz piłki wodnej Polska — Jugosławja w Czechosłowacji.

8 sierpnia — skoki pływackie w meczu Polska — Czechosłowacja w Pradze,

12 — 19 sierpnia — Polacy na mistrzostwach Europy w Magdeburgu. Na zawody te prawdopodobnie pojadą: Klausówna, sztafeta i 3 zawodników do konkurencji indywidualnych.

25 — 27 sierpnia — międzynarodowe zawody pływackie w Warszawie.

Wioślarze niemieccy wracają do F. I. S. A

W Frankfurcie nad Menem odbyło się zebranie kierowników wioślarstwa niemieckiego, na którem omówiono szereg ważnych spraw organizacyjnych.

Jednym z najważniejszych tematów, jakie poruszono na tem zebraniu, była sprawa powrotu Niemiec do międzynarodowej federacji wioślarskiej F. I. S. A., która grupuje w sobie 22 związki państwowe Europy, Ameryki i Azji. „Führer" niemieckiego związku wioślarskiego Pauli, przeprowadził ostatnio narady z prezydjum F. I. S. A. i wstąpienie Niemców do Federacji ma nastąpić w krótkim terminie tak, iż możliwem jest, że Niemcy wezmą udział w tegorocznych mistrzowstwach w Lucernie.

Fakt powyższy powita większość państw zrzeszonych w F. I. S. A. z zadowoleniem. Niemcy bowiem reprezentują najwyższy poziom wioślarstwa w Europie, czego dowodem są ich zwycięstwa w Henley. Decyzja Niemców jest szczególnie doniosła dla Polski, ponieważ w tym wypadku możliwem będzie żywszy kontakt wioślarstwa Niemiec z Polską.

Ponadto konferencja frankfurcka powzięła szereg uchwał odnośnie do przygotowania olimpijskiego. W tym celu wprowadzono instytucję kombinowanych osad międzyklubowych, które w ciągu sezonu wezmą udział w szeregu najważniejszych regat w Niemczech, a ponadto będą wysłane na koszt związku do Zurychu, Henley i Como.

Epilog zatargu

W związku z artykułem p. t. „Mecz P. Z. P. — Polskie Radjo", który ukazał się w lipcu r. ub. w „Przeglądzie Sportowym" i wywołał duże poruszenie opinji w świecie sportowym, przedrukowujemy poniżej „Oświadczenie" p. Jerzego Grabowskiego, zamieszczone w Nr. 20 „Przeglądu Sportowego" z r. b.

W związku z moim artykułem w Nr. 60 „Przeglądu Sportowego" z dnia 29.7 1933 r., omawiającym działalność referenta sportowego Polskiego Radja, p. Józefa Włodarkiewicza, oświadczam, że żadnym zwrotem tego artykułu nie miałem zamiaru podawać w wątpliwość jego honoru i w związku z pismem Dyrekcji Programowej Polskiego Radja z dnia 25.8 1933 r. zarzut zawarty w wierszach 76 do 80 włącznie wymienionego artykułu, w stosunku do osoby pana Włodarkiewicza cofam

JERZY GRABOWSKI

ROK 10 WARSZAWA KWIECIEŃ 1934 R. Nr. 6

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Cała Polska do morza

Wielki spływ wioślarzy, żeglarzy i kajakowców wodami śródlądowemi do morza,, organizowany corocznie przez Ligę Morską i Kolonjalną, w roku bieżącym odbędzie się pod nazwą „Cała Polska do Morza" i zostanie skierowany Wisłą do Bałtyku: do Gdańska i Gdyni.

Spływ Warszawę mijać będzie dn. 5 sierpnia, zaś Gdynię osiągnie dn. 17 sierpnia; najwcześniejsza data odpływu, a mianowicie Horyniem z Ostroga, wypada już dn. 26 czerwca.

Początkowe zamierzenie poprowadzenio tegorocznego spływu do Morza Czarnego Zarząd Główny Ligi M. K. był zmuszony odłożyć, gdyż w roku bieżącym — w tym samym okresie czasu — odbędzie się w Polsce II wielki zjazd Polaków z zagranicy, dla którego spływ, jako najpotężniejszy wyczyn z dziedziny sportów wodnych i turystyki wodnej, będzie doskonałym pokazem na wodach królowej rzek naszych na Wiśle. Dlatego w zbliżającym się spływie pożądany jest jaknajliczniejszy udział, przewyższający znacznie udział zeszłoroczny: jednego tysiąca łodzi i dwu tysięcy uczestników!

Bezwzględnie wszystkie rzeki Polski winny być w spływie tym reprezentowane zwłaszcza, że dla tych wód śródlądowych, które nie mają połączenia wodnego z Wisłą — jak Dniestr, Prut, Wilja, Dzisna i Warta z dorzeczami — przewidziane jest przewiezienie uczestników i łodzi z miejsc zbiórki na Wisłę, względnie na jej połączenia wodne, transportem kolejowym na koszt i staraniem Kierownictwa Spływu.

Niechże więc nikogo na tym spływie nie zabraknie!

Kierownictwo Spływu sprawować będzie Międzyzwiązkowa Komisja Sportów Wodnych przy Zarządzie Głównym L. M. K. — pod przewodnictwem Wiceprezesa Zarządu Głównego, gen. St. Kwaśniewskiego; zaś Państwowy Urząd W. F. i P. W. udzieli Lidze M. K. pomocy w organizacji i przeprowadzeniu spływu.

Ze względów organizacyjnych cała sieć wodna Polski zostanie podzielona na 13 grup i 2 podgrupy, a mianowicie:

I Wisła Krakowska, II San, III Dniestr, IIIA Prut, IV Wisła Dęblińska, V Wisła Warszawska, VI Bug, VII Narew, VIII Niemen, IX Prypeć, X Wilja, XA Dzisna, XI Warta, XII Noteć, XIII Wisła Toruńska.

Grupy te organizowane będą przez właściwe urzędy w. f. i p. w. przy ścisłej spółpracy oddziałów i okręgów Ligi M. K. I tak:

Grupę I organizuje Okręgowy Urząd W. F. i P. W. przy D. O. K. V Kraków — zbiórka dn. 28.VII. w Zawichoście.

Grupę II — Okręgowy Urząd W. F. i P. W. przy D. O. K. X Przemyśl — zbiórka dn. 28.VII w Zawichoście.

Grupę III — Komendant Obwodu P. W. 48 p. p. w Stanisławowie — zbiórka 21.VII. w Zaleszczykach, skąd koleją do Przemyśla na San.

Grupę IIIA — Komendant Obwodu P. W. 49 p. p. w Kołomyji — zbiórka dn. 20.VII. w Śniatynie, skąd koleją do Przemyśla na San.

Grupę IV — Komendant Obwodu P. W. 15 p. p. w Dęblinie — zbiórka dn. 4.VIII. w Warszawie.

Grupę V — Okręgowy Urząd W. F. i P. W. przy D. O. K. I Warszawa — zbiórka dn. 10.VIII. w Toruniu.

Grupę VI — Okręgowy Urząd W. F. i P. W. przy D. O. K. IX Brześć n/B. — zbiórka dn. 4.VIII. w Modlinie, skąd dalej, t. j. dn. 7.VIII. Wisłą do Gdyni.

Grupę VII — Komendant Obwodu P. W. 42 p. p. w Białymstoku — zbiórka dn. 4.VIII. w Modlinie.

Grupę VIII — Okręgowy Urząd W. F. i P. W. przy D. O. K. III Grodno — zbiórka dn. 22.VII. w Grodnie, skąd dalej Niemnem na kanał Augustowski.

Grupę IX — Komendant Obwodu P. W. 84 p. p. w Pińsku— zbiórka dn. 16.VII. w Dobromyślu na Szczarze, skąd dalej ze spływem.

Grupę X — Komendant Obrotu P. W. 1 p. p. Leg. w Wilnie — zbiórka dn. 21.VII. w Wilnie, skąd koleją do Grodna i dalej ze spływem.

Grupę XA — Komendant P. W. i W. F. pow. Dzisna w Głębokiem — zbiórka dn. 21.VII. w Szarkowszczyźnie, skąd koleją do Grodna i dalej ze spływem.

Grupę XI — Okręgowy Urząd W. F. i P. W. przy D. O. K. VII. Poznań — zbiórka dn. 8.VIII w Poznaniu, skąd koleją do Torunia i dalej ze spływem.

Grupę XII — Komendant Obwodu P. W. 61 p. p. w Bydgoszczy — zbiórka dn. 12.VIII. W Brdyujściu, skąd dalej Wisłą ze spływem.

Grupę XIII — Okręgowy Urząd W. F. i P. W. przy D. O. K. VIII Toruń — zbiórka dn. 17.VIII. w Gdyni.

Na czele wszystkich grup stać będzie zaproszony przez Kierownictwo Spływu — Komandor Spływu, którego obowiązkiem będzie techniczno-sportowe prowadzenie spływu na wodzie i przekazywanie zarządzeń Kierownika Spływu poszczególnym grupom.

Każda grupa posiadać będzie swego przodownika, wyznaczonego przez właściwą władzę P. U. W. F. i P. W. z pośród uczestników spływu i podzielona będzie — wg. odcinków rzeki, względnie jej dorzecza — na zespoły, posiadające również swych przodowników, wyznaczonych przez przodownika grupy.

Członkowie Związków: Strzeleckiego i Harcerstwa, oraz młodzież szkół średnich łączona będzie wewnątrz poszczególnych grup oddzielnie.

Udział w spływie przyjąć może każdy obywatel polski, odpowiadający następującym warunkom:

1) Członkowstwo Ligi M. K. i posiadanie legitymacji L. M. K. na rok 1934 przed uskutecznieniem zapisu na listę uczestników spływu;

2) Posiadanie przy sobie dowodu osobistego lub legitymacji, upoważniającej do przepływu przez W. M. Gdańsk;

3) Umiejętność pływania i wiosłowania, zaświadczona

przez jakikolwiek klub lub organizację, uprawiającą sporty wodne;

4) Wiek nie niżej 16 lat;

5) Opłacenie przed zapisaniem się na listę uczestników spływu — ryczałtu w wysokości 15 zł. na koszty przewozu koleją uczestnika i taboru z Gdyni do stacji kolejowej miejsca zamieszkania, oraz na inne koszty organizacyjne; wpłaty te uskuteczniać należy wyłącznie na P. K. O. konto Nr. 367 Zarządu Głównego L. M. K. w Warszawie, pisząc na odwrotnej stronie dowodu słowo „Spływ", a przy zapisywaniu się na listę uczestników spływu należy wykazać się potwierdzeniem dla wpłacającego z blankietu P. K. O., które następnie należy przechowywać przy sobie aż do końca spływu;

6) Wyżywienie przez cały czas spływu — własnym kosztem uczestnika. Organizację wyżywienia począwszy od miejsc zbiórki każdej z 13 grup — staraniem Kierownictwa Spływu — w miejscach noclegów po możliwie najniższych cenach.

7) Zakwaterowanie bezpłatne — staraniem Kierownictwa Spływu, począwszy od miejsc zbiórki każdej z 13 grup; pożądane jednak jest posiadanie przez jaknajwiększą ilość uczestników własnych namiotów;

8) Powrót z Gdyni uczestników i odtransportowanie toboru koleją do miejsc zamieszkania zorganizowane będzie przez Kierownictwo Spływu w ten sposób, że każdy uczestnik otrzyma wykupiony już bilet osobowy i sam będzie obecny przy nadawaniu łodzi na kolej. Bilety obowiązywać będą do dn. 25 sierpnia; powracający po tym terminie opłacać będą sami bilety normalne.

9) Każda łódź musi być zaopatrzona w niedającą się zdjąć naklejkę lub tabliczkę, podającą. imię i nazwisko odbiorcy, stację kolejową — najbliższą miejsca zamieszkania odbiorcy, oraz jego dokładny adres domowy. Dla transportu kolejowego do łodzi może być dołączony jedynie żagiel i wiosła, dobrze do łodzi przymocowane.

Wpisy uczestników spływu i łodzi przyjmują wszystkie Oddziały L. M. K., oraz bezpośrednio urzędy w. f. i p. w., organizujące poszczególne grupy spływu; przytem oddziały L. M. K. zamykają wpisy dn. 10 czerwca, zaś urzędy w. f. i p. w. ostatecznie dn. 30 czerwca. Po tym terminie żadne dodatkowe wpisy przyjmowane nie będą.

Do spisu należy przedstawić: a) legitymację L. M. K. na 1934, b) zaświadczenie umiejętności pływania i wiosłowania i c) potwierdzenie wpłaty 15 zł. na P. K. O. konto Nr. 367. Po wpisie każdy uczestnik otrzymuje kartę uczestnictwa, którą winien przechowywać przez cały czas spływu, jako dowód, którego okazania organa Kier. Spływu będą miały prawo domagać się każdej chwili.

S.

XV Sejmik wioślarski w Warszawie

Związek wioślarski jest jedynym w swoim rodzaju. Oto nie ma w nim właściwie opozycji. To, co gdzieindziej nazywa się opozycją — u nas jest równocześnie obozem „prorządowym", który w wielu wypadkach popiera akcję zarządu, jak swoją własną. Pod tym samem hasłem odbył się XV sejmik towarzystw wioślarskich w Warszawie, aczkolwiek opozycja nieraz ścierała się z przedstawicielami zarządu związku, a dyskusja wydawała się być bardzo gorąca.

Ale naprzód muszą pójść personalja. Był to więc XV sejmik towarzystw wioślarskich. Na 66 klubów, które należą do PZTW, tylko 25 wysłało swych delegatów. Nie mówiąc już o prowincji, dla której wysłanie delegacji zawsze jest połączone z kosztami, to nawet nie wszystkie kluby warszawskie uważały za stosowne dowiedzieć się, co dzieje się w tym dniu w lokalu WTW na Foksalu. Naprawdę ciekawy znak czasów. Ogółem zebrani dysponowali sumą 92 głosów.

Zjazd otworzył prezes PZTW p. Bojańczyk, który też został wybrany przewodniczącym Zjazdu. Na assesorów powołano pp. mjr. J. Drotlewa i Bernatowicza, zaś na sekretarza p. Grzelaka. Następnie wyrażono podziękowanie WTW za gościnę. W imieniu gospodarzy przemówił wiceprezes towarzystwa dr. Ślaski. Z kolei prezes poświęcił osobne przemówienie osobie red. Mieczysława Majchera, który powrócił do zdrowia i był obecnym na Sejmiku. Prezes Bojańczyk podziękował red. Majcherowi za dotychczasową, ofiarną akcję na rzecz wioślarstwa, pogratulował mu powrotu do zdrowia i wyraził nadzieję, iż red. Majcher nadal będzie służył swem doświadczeniem i środkami polskiemu wioślarstwu. Przemówienie to spotkało się z gorącem przyjęciem przez zebranych, którzy długo niemilknącemi oklaskami dawali znak swym uczuciom w stosunku do ogólnie lubianego i cenionego redaktora i wydawcy Sportu Wodnego.

Zjazd uchwalił wysłać depeszę do b. prezesa PZTW mec. Radwana, który specjalnym telegramem życzył powodzenia w obradach i podziękować mu za pamięć o Sejmiku.

Zkolei przystąpiono do porządku dziennego. Na pierwszy ogień poszło sprawozdanie z ostatniego Sejmiku, które zwyczajem dość rzadko praktykowanym, odczytał prezes Bojańczyk. (Gdzie jest ten sekretarz?!!). W dyskusji nad protokółem nikt nie zabierał głosu, uchwalono go bez poprawek i sprzeciwów.

Zabrał głos przewodniczący Komitetu Wykonawczego inż. Loth, który odczytał sprawozdanie Zarządu. Sprawozdanie to było bardzo rzeczowe i wyczerpujące. Zawierało nietylko wyliczenie tego, co Zarząd zrobił, ale także i probę obrony tych spraw, których zarząd nie zrobił tego (kurs instruktorski). Już przy tem sprawozdaniu rzucało się w oczy pytanie: dlaczego tego sprawozdania nie wydrukowano i nie rozesłano klubom przed sejmikiem? I nietylko klubom, ale także innym instytucjom, które powinny być poinformowane o pracach związku. Wrażenie to potęgowało się w miarę czytania pozostałych sprawozdań i znalazło wyraz w przemówieniu delegatów. Koszt zapewne nie będzie zbyt znaczny, a co za korzyści! Choćby oszczędność na czasie!

Wracając do sprawozdania prezesa Lotha, to wykazało ono szereg interesujących zdarzeń z ub. roku. Znamy je wszyscy dość dobrze, aby wyliczać na tem miejscu. Wystarczy wspomnieć o spadku liczby członków związku, który jest oczywistym i każdy się z takim objawem liczył Iiczono się nawet więcej, niż się okazało w rezultacie, gdyż suma wkładek, jakie zainkasowano była wyższa od sumy preliminowanej. Szeregi towarzystw opuściło Pułtuskie Tow. Wiośl., ale wzamian za to przybyło pięć nowych klubów, tak, że obecnie cyfra klubów wynosi 66. Stosunek 66 : 25 jest, jak zanaczyliśmy, dość wymowny. Prezes Loth poruszył sprawę budowy toru regatowego w Warszawie, dla ilustracji, której wywieszono plan przyszłego toru. Natomiast ciekawie wypadła sprawa kursu instruktorskiego. Oto Zarząd ni mniej ni więcej, tylko stwierdził, iż kursem tym nikt się nie interesował, wobec czego postanowiono kursu nie urządzać.

Sprawa ta była głównym przedmiotem dyskusji nad sprawozdaniami. Nietylko delegaci klubów prowincjonalnych, ale nawet klubów warszawskich stwierdzili, iż rzecz cała polega na nieporozumieniu, gdyż wszystkie kluby domagają się organizowania takich kursów, uznają ich celowość i proszą o organizowanie w przyszłości. Trudności specjalnych nie ma, gdyż jak dowiedzieliśmy się czynniki oficjalne, w danym wypadku PUWF, obiecują poparcie. wyrażające się bezpłatnemi kwaterami, wyżywieniem, a nawet opłaceniem instruktorów i zniżkami kolejowemi. Czegóż więcej żądać? Wiadomo: tylko inicjatywy i programu, a te może dać tylko Zarząd PZTW, a raczej Komitet Wykonawczy i Komisja Sportowa. A więc czekamy!!

Sprawozdanie sportowe referował inż. Lenartowicz. Sprawozdanie to zawierało dane, które czytelnicy Sportu Wodnego mieli możność już poznać z pisemnych wywodów kapitana związkowego. Wywody te były opatrzone ciekawym komentarzem, który niestety nie we wszystkich wypadkach był tak bezstronnym, jak powinien być komentarz Kapitana Sportowego. Niewątpliwie czuło się w tem chęć rewanżu w stosunku do „opozycji" za jej nieraz ostre ataki i to na łamach prasy. Ze sprawozdania sportowego, którego szczegóły, jak np. sukcesy na mistrzostwach Europy i t. d. dobrze znamy. podkreślić wypada cyfry: w regatach brało udział 42 kluby, 29 z nich osiągnęły sukcesy, wyrażające się w zwycięstwach. Ogółem w Polsce istnieje 9 basenów wioślarskich, a to 3 w Warszawie, 2 w Poznaniu. po jednym we Włocławku, Bydgoszczy, Kaliszu i Wilnie.

Sprawozdanie turystyczne referował p. Grzelak. Nie można powiedzieć, aby ten „turysta" czuł się dobrze w gronie zapamiętałych regatowców sejmikowych. Wogóle turystyka wioślarska w PZTW nie jest odpowiednio postawiona. Jeśli to mówi i pisze tego rodzaju zapamiętały zwolennik regat, co niżej podpisany, to co dopiero mówić o referencie turystycznym! Jak dowiedzieliśmy się ze sprawozdania p. Grzelaka, referat turystyczny nawiązał ścisłą współpracę z Ligą Morską i Kolonjalną. Polskim Zw. Kajakowym i referatem sportowym Polskiego Radja. Wszędzie osiągnięto pożądane rezultaty, jeśli idzie o współpracę. Dla spływu „przez Polskę do morza" referat P. Z. T. W. (czyt. p. Grzelak) opracował program spływu i projekt regulaminu, ponadto współpracowano z kierownictwem spływu w komisji technicznej. Z PZK przeprowadzono wspólną akcję za zniżkami turystycznemi. Niestety, akcja ta zawiodła. Co do referatu Polskiego Radja, to rezultatem współpracy było kilkanaście pięknych wycieczek „z wody na wodę", które tak pięknie zostały w r. ub. przeprowadzone.

Ogółem żywszy udział wzięło w turystyce 15 klubów. (Jak się dowiadujemy część klubów nie dostała kwestjonarjuszy do wypełnienia). Dyplomy tyrystyczne otrzymały kluby: K. W. „Wisła" Warszawa za dziesięcioletnią działalność na terenie turystyki, Warszawski Klub Wioślarek za ogólną wybitną działalność turystyczną i Sekcja Sportów Wodnych K. S. „Zjednoczenie" za ożywioną działalność turystyczną w sezonie ub. Ponadto dyplom otrzymali wioślarze K. S. „Zjednoczenie", a to pp.: Jednaszewski J., Łęczycki J., Z. Węgierkiewicz i Olszańska M. Podkreślić również trzeba ożywioną działalność Koła Turyst. WTW, które wykazało 104 wycieczki ponad 100-kilometrowe, a ogółem wykazało 50.000 km. przebytych na wycieczkach. Na wniosek referenta turystycznego uchwalił sejmik **podziękowanie gen. St. Kwaśniewskiemu za organizację spływu do morza.** Wniosek ten przeszedł oczywiście przez aklamację. Jeśli idzie o plany, to wymieniono dwa „spływy": jeden to „Cała Polska do morza", drugi to, spływ z Wigier do Augustowa.

Najważniejszem jednakże wydarzeniem turystycznem wydaje się być ze względów politycznych spływ „dookoła Berlina", na który został PZTW zaproszony. W spływie tym postanowiono wziąć gremjalny udział.

Sprawozdanie wioślarstwa kobiecego składała p. Pło-



Uczestnicy Sejmiku Wioślarskiego d. 25 marca r. b. w Warszawie

ska. Wioślarstwo kobiece rozwija się bardzo ładnie i zdobywa sobie coraz większą popularność. Na podkreślenie zasługuje również fakt, iż wioślarki zajmują się bardzo żywo turystyką, dowodem czego jest szereg dyplomów, wręczonych na sejmiku wioślarkom za działalność turystyczną.

Po odczytaniu sprawozdań przystąpiono do wręczenia dyplomów. Dyplomy otrzymały towarzystwa, zdobywające mistrzostwa Polski, za działalność turystyczną, oraz kilka dyplomów uznania wręczono poszczególnym członkom klubów związkowych. Na ten temat nadmienić tylko można, iż uznanie „związkowe" chodzi różnemi drogami. Czasem odnosi się wrażenie, że, aby otrzymać dowód uznania nie potrzeba nawet pracować, wystarczy tylko robić wrażenie pracy i zasług, a dyplom jest gotowy. Dyplom i sława, której w inny sposób nie umiało się zdobyć. (Honny soit, qui mal y pense). Mamy wrażenie, że bardziej celowem byłoby wprowadzenie jakiejś „odznaki zasłużonych", podobnie, jak to jest w innych związkach i wręczać ją osobom zasłużonym. Pamiątka milsza może, niż wielki dyplom. Przytem przy odznace możnaby wprowadzić trzy stopnie i w ten sposób uwzględnić różnice w zasłudze. Taki np. wynik, jak mistrzostwo Europy Verey'a absolutnie zasługuje na inny stopień wyróżnienia, niż przeciętna inna „zasługa".

Sprawozdanie finansowe było jedynem, które delegaci otrzymali w formie drukowanej. Ze sprawozdania tego rzucało się w oczy, iż w większości wypadków zeszłoroczne przewidywania okazały się mocno pesymistycznemi. Osiągnięto więcej dochodów w rozmaitych pozycjach (wkładki więcej o 789 zł., dochód z regat więcej o 1170 zł.) zawiodły jedynie „różne wpływy", które jak wiadomo zawsze są niepewne. W rubryce rozchodów uderzały oszczędności na regatach związkowych (2300 zł.), w różnych wydatkach (1400 zł.). Nadwyżka wpływów wyniosła 1.270.02 zł., a więc w każdym razie związek pracował bez deficytu. Wyjazd na regaty o mistrzowstwo Europy deficytu nie wykazał.

W bilansie związku uderza suma 23.136 zł. i 95 gr., jako suma, którą winne są towarzystwa za niezapłacone wkładki. W tym kierunku słuszną była pretensja Komisji Rewizyjnej, aby z fikcyjną tą pozycją, wykazującą w każdym razie rzekomy majątek związku, skończyć przez odpisanie długów, czy też kategoryczne ściągnięcie ich. Na odpisanie nie pozwala dotychczasowy statut, na ściągnięcie zaś obecny stan kas klubowych.

Komisja rewizyjna złożyła bardzo szczegółowe sprawozdanie, które spotkało się z entuzjastycznem przyjęciem.

Dyskusja nad sprawozdaniami nie była znowu tak długą, jak się spodziewano. Być może przyczyną tego jest, jak to się wyraził jeden z przedstawicieli prasy, brak Demostenesów w szeregach wioślarzy. Mówców opozycyjnych było wszystkiego ściśle biorąc trzech, a to p. Sztark z Kalisza, p. Tilgner z Poznania i p. Długoszewski z Krakowa. Ponadto przemawiali również i inni delegaci, ale krócej i mniej, niż wyżej wymienieni. W dyskusji poruszono przedewszystkiem kurs instruktorski. Przemówienia delegatów chyba teraz już na dobre przemówią do serca kierowników nawy wioślarskiej i kurs ten zostanie zorganizowany.

W przemówieniach powoływano się częstokroć na kurs zorganizowany przez OWSK w Krakowie. Mimo, iż o kursie tym Okr. Urząd W. F. w Krakowie, jak i sfery wioślarskie w Krakowie wyrażały się bardzo dodatnio, czynniki związkowe usiłowały przejść nad nim do porządku dziennego. Słyszało się wywody o małem znaczeniu takiego kursu i wogóle starano się sprawę tę zbagatelizować. Czy to jest właściwy sposób obchodzenia się z inicjatywą prywatną w czasie tak wielkiego „bezrybia" ludzi chętnych do pracy nietylko w wioślarstkie, ale wogóle w całym sporcie — niewiadomo. Oczywiście, stosunkowo łatwo jest krytykować i lekceważyć inicjatywę ludzi postronnych, ale ileż trudniej zrobić coś naprawdę lepszego!

Mówiono również o przygotowaniu olimpijskiem, wypomniano kapitanowi związkowemu omyłki w tabeli punktacyjnej, omawiano sprawę toru w Warszawie pod tym kątem widzenia, iż właściwie powinien nią się zainteresować gruntowniej Warsz. Komitet Międzyklubowy, wspomniano również o słabem zainteresowaniu prasy wioślarstwem. To ostatnie leży zapewne w braku odpowiedniego referatu propagandowego, który już dawno powinien być uruchomiony na wzór podobnych referatów w innych związkach.

Jak było jednak do przewidzenia cała ta dyskusja zmierzała jedynie do wyłowienia braków, aby ich uniknąć naprzyszłość. Zarząd otrzymał więc absolutorjum jednogłośnie. Z małemi również zmianami przyjęto preliminarz budżetowy, domagając się przedewszystkiem zmiany lokalu związkowego w tym duchu, **aby możnaby stworzyć z tegoż lokalu centrum wioślarstwa** i wykorzystywać je przy każdej okazji.

W tem miejscu, po raz pierwszy od szeregu lat zarządzono przerwę. Zwykle bowiem Sejmik kończył się znacznie wcześniej i nie zachodziła potrzeba przedłużania go aż do wieczoru. Przyczyną tego było w znacznej mierze nierozesłanie drukowanych sprawozdań, co odciążyłoby znacznie program Zjazdu.

Po przerwie rozpoczęto obrady od programu pracy i kalendarzyka regatowego. Co do tego ostatniego, to przyjęto go w brzmieniu, proponowanem przez kapitana związkowego z małemi zmianami.

Kalendarz Sportowy PZTW na 1934 r.

Maj.

6 — Uroczystość otwarcia przystani związkowych i podniesienie bander.

27 — Regaty „Otwarcia Sezonu" we wszystkich ośrodkach wioślarskich. (Nieklasyfikacyjne).

Czerwiec:

3 — Regaty Propagandowe w Płocku,
10 — Regaty Propagandowe w Grudziądzu,
17 — Regaty Międzyklubowe w Warszawie,
24 — Regaty Propagandowe w Gdańsku,
24 — Regaty Międzyklubowe w Kaliszu,
29 — Regaty Międzyklubowe w Krakowie,

Lipiec:

1 — Regaty międzyklubowe w Bydgoszczy,
8 — Regaty międzyklubowe m. Wilna (Troki),
8 — Regaty międzyklubowe m. Poznania (Witobel), (Witobel),
22 — Regaty Związkowe i Mistrzostwa Polski w Bydgoszczy,
29 — Regaty Propagandowe na jeziorze Gople (Kruszwica),
29 — Regaty propagandowe w Druskienikach. Organizowane przez K. W. „Grodno",

Sierpień:

5 — Regaty Propagandowe w Łomży,
12 — Regaty F. I. S. A. mistrzostwa Europy w Lucernie,
12 — Punktacyjny „Pierwszy Krok Wioślarski", organizowane przez Komitety Międzyklubowe,
19 — Regaty propagandowe w Grodnie,
19 — Regaty Propagandowe w Toruniu,
26 — Regaty Propagandowe we Włocławku.

Wrzesień:

2 — II Regaty Międzyklubowe w Wilnie (Wilja),
2 — II Regaty Międzyklubowe w Kaliszu,
16 — Regaty kobiece w Warszawie,
16 — Regaty kobiece.
16 — II Regaty Międzyklubowe w Krakowie,

23 — II Regaty Międzyklubowe w Poznaniu (Warta),

30 — Regaty Propagandowe w Warszawie („Syrena" — tor portu Czerniakowskiego).

Październik:

7 — Regaty długodystansowe i zamknięcie sezonu.

W dyskusji nad programem prac zabierano głos przedewszystkiem odnośnie do przygotowania olimpijskiego i wyjazdów zagranicę. Opozycja, reprezentowana przez pp.: Tilgnera i Długoszewskiego twierdziła, że czas najwyższy coś robić i że trzeba do pracy przystąpić z programem i odpowiednim entuzjazmem, zarząd stwierdzał, iż wszystko jest w porządku i wszystko „robi się". Ostatecznie przyjęto zapewnienie prezesa Bojańczyka do wiadomości tej treści, iż Zarząd związku zajmie się tą sprawą specjalnie troskliwie jeszcze w roku bież. Jeśli idzie o stosunki z zagranicą, to wiele czasu zajęła sprawa kontaktu z Niemcami. Zarząd wychodził z założenia, iż zrobienie pierwszego kroku należy do Niemiec, które mają wobec nas pewne rzeczy do „wyrównania", (słynny Vertrag z Posen Pomerellen Ruder Verband oraz odmówienie zgłoszenia KW „04" do Berlina w r. 1930), a opozycja twierdziła, że są to rzeczy do łatwego zlikwidowania, a kontakt z Niemcami posiada dla nas specjalne znaczenie. Ostatecznie sprawą tą ma się zająć Zarząd. Pozatem wspomniano o wysłaniu osad do Gdańska, Rygi i Verey'a do Henley.

Jeśli idzie o program turystyczny, to tu głównym mówcą programowym był mjr. Kozubowski, który wygłosił dłuższe przemówienie, zachęcając zebranych do wzięcia udziału w spływie „Cała Polska do Morza", oraz w spływie z Wigier do Augustowa. Ponadto poruszono sprawę spływu „dookoła Berlina", o czem pisaliśmy powyżej.

Krótko załatwiono się z uzupełniającemi wyborami. Wiceprezesem został wybrany ponownie p. Bohdan Gędziorowski. Kontrkandydatura p. Bernatowicza uzyskała kilkanaście głosów mniej. Na członków Zarządu wybrano: p. Bernatowicza („Wisła" Warszawa), p. Czajkowskiego (B. T. W. Bydgoszcz), p. Wł. Długoszowskiego (OWSK Kraków), p. M. Garsteckiego (KW 04 Poznań) i p. Motylewskiego (KTW Kalisz) oraz jako delegatkę wioślarstwa kobiecego p. Architównę (Warszawskiego Klubu Wioślarek). Odpadli w głosowaniu pp.: Nadratowski, Zahorska-Pauli i Cyrek.

Na sam koniec zjazdu wypłynęła sprawa zmiany regulaminu regatowego. Dobrze chociaż, że regulamin wysłano w odbitkach klubom, gdyż dyskusja toczyła się jedynie wokół tych punktów, które kluby kwestjonowały, wzgl. do których nadesłano poprawki. Większość poprawek przyjęto bez dyskusji. Dotyczyło to specjalnie poprawek wioślarek, odnośnie do analogicznych punktów wioślarstwa kobiecego, opuszczonych zapewne przez nieporozumienie w redakcji pierwotnej. Co do pozostałych punktów, to główna opozycja dotyczyła komitetów międzyklubowych. Opozycja, reprezentowana przez dwóch zaledwie mówców pp. Sztarka i Długoszewskiego, dowodziła, iż obowiązek organizowania komitetów międzyklubowych może przynieść w pewnych ośrodkach tylko osłabienie wioślarstwa, a nie wzmocnienie. Powoływano się na zasługi towarzystw, które przez szereg lat z deficytami organizowały regaty, powoływano się na fakt, że inne towarzystwa ani nawet nie pomyślały o organizacji regat, chcąc dojść poprostu do gotowego i nie mając konkurencji lepiej organizowanych imprez, wskazywano na trudności finansowe i t. d. Wszystkie te argumenty nie wystarczyły. Wnioski Kaliskiego TW i Oddziału Wioślarskiego Sokoła Krak., zostały przegłosowane. Ciekawi obecni jesteśmy losów komitetów międzyklubowych w Krakowie i Kaliszu!

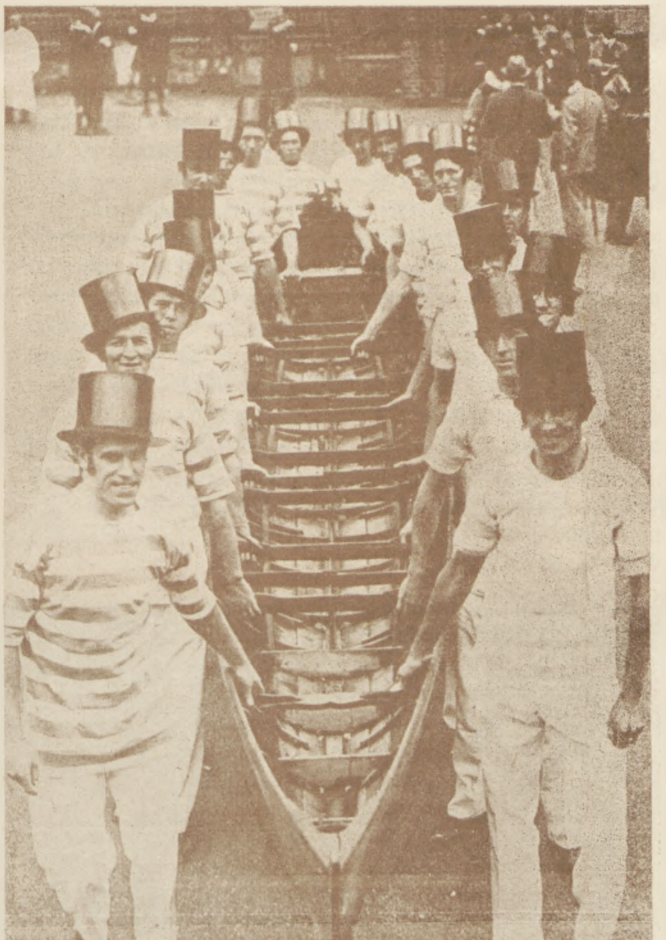
Zmianę regulaminu odnośnie do klasyfikacji wioślarzy omawiano już na łamach Sportu Wodnego. Załatwiono ją w myśl projektu „rządowego". Natomiast wbrew zarządowi obostrzono przechodzenie zawodników z klubu do klubu. Ta decyzja była zupełnie słuszna, gdyż obok znaczenia formalnego dla klubów, ma również znaczenie pedagogiczne dla młodszych zawodników, którzy dotychczas wiele razy traktowali zmianę barw klubowych mało poważnie.

Obrony projektów Zarządu podjął się Kapitan sportowy. Trzeba przyznać, że prowadził ją z wielkiem zacięciem. Jeśli jednak idzie o stosunki w komitetach międzyklubowych, to wyszło na jaw, iż Kapitan nie odwiedził Krakowa i zadowolił się relacją pisemną jednego tylko klubu.

Ostatnim punktem obrad były wnioski. W większości wypadków były to wnioski tak oczywiste, iż uchwalono je bez dyskusji. Za najważniejszy wniosek uchodzi uchwała, ogłaszająca „Sport Wodny" za organ związkowy, w którym mają być obowiązkowo ogłaszane regaty i t. d. Wniosek o przyjęcie propozycji tej przez aklamację niestety, nie został przyjęty. Znakomita większość zebranych patrzyła z podziwem na delegatki z Warszawskiego Klubu Wioślarek, które jedyne z całego wioślarstwa pozostałe obce i nieczułe na wielkie zasługi, jakie ma „Sport Wodny" w odniesieniu do polskiego wioślarstwa. (Dopisek Redakcji: **Delegatki Warszawskiego Klubu Wioślarek — jak zwykle potraktowały tę sprawę pod kątem polityki własnego małego podwórka**) i głosowały przeciwko temu jedynemu wnioskowi.

Na zakończenie uchwalono wysłać depeszę hołdowniczą do Prezydenta prof. Mościckiego. Na tem energicznie prowadzący zjazd p. Bojańczyk zamknął obrady.

Wł. Długoszewski



W takich kostjumach odbywały się regaty w Oxford-Cambridge, przed stu laty.

Oxford — Cambridge

Jak już wiadomo wygrała tegoroczny wyścig ósemek uniwersyteckich osada Cambridge, zwyciężając załogę reprezentacyjną uniwersytetu Oxford o przeszło cztery długości, osiągając jeden z najlepszych czasów 18 : 03. Tradycyjny bieg rozegrano w ciągu 105 lat po raz osiemdziesiąty szósty, przyczem Cambridge wygrał dotąd 45 biegów, a Oxford 40 razy, a tylko raz, w r. 1877, obie osady przybyły równocześnie do mety i ogłoszono bieg martwy. Od czasów wojny światowej osady Oxford wygrały tylko jeden raz, oddając pozatem palmę zwycięstwa stale ósemkom uniwersytetu Cambridge.

Faworytem tegorocznego biegu była osada Cambridge, która też nie zawiodła pokładanych w niej nadziei. Już od samego startu Cambridge wychodzi o dwie długości przed osadą Oxford i mimo heroicznych wysiłków ze strony tej ostatniej utrzymuje pewną przewagę w ciągu całego biegu, powiększając przy finiszu różnicę o dobre dodatkowe dwie długości.

Bieg rozgrywany na niesłychanie trudnej trasie między dwiema tylko osadami nie miałby tak wielkiego i wszechświatowego rozgłosu, gdyby nie opierał się na przeszło stuletniej tradycji regatowej dwóch współzawodniczących starych uniwersytetów angielskich. O rozgłosie decyduje więc raczej tradycja, a nie wartość sportowa samego biegu. Duży dystans, przeszło sześciu tysięcy metrów, tor bardzo nierówny i wygięty w pętlicę o łuku 180 stopni oraz ciężkie warunki wodne uzależnione w dużym stopniu od przypływu i odpływu morza nie tworzą dobrych podstaw sportowych dla biegu. A jednak, mimo takich niedogodności, które w każdym innym kraju stałyby się powodem do zmiany warunków biegu lub zaprzestania konkurencji, Anglicy nie zgodziliby się żadną miarą na jakiekolwiek zmiany. Bieg Oxford—Cambridge stanowi część historji, w której cała Anglja bierze żywy udział.

Można posiadać różne zapatrywania na celowość tradycyjnego biegu ósemek angielskich, lecz każdy musi mieć uszanowanie dla wytrwałości i pieczołowitości, jaką kierują się rok rocznie obydwa uniwersytety w czasie przygotowań do biegu. Pomijając już sprawę doboru zawodników nie zapomina się o najdrobniejszym szczególe, mogącym mieć wpływy na końcowy wynik. Tego rodzaju drobiazgowa staranność w treningu jest przeważnie w innych krajach prawie nieznana i tylko możliwa w ośrodkach o długoletniej wysokiej tradycji regatowej. Dzięki uprzejmości p. Hulanickiego, pełniącego obowiązki konsula R. P. w Londynie, mieliśmy możność poznania szczegółów tegorocznych przygotowań do biegu.

Przy wyborze zawodników kierowano się objektywną krytyką przydatności poszczególnych jednostek do bardzo ciężkiego i długiego wysiłku. Wszyscy bez wyjątku wioślarze należą do kategorji starych i doświadczonych regatowców ,zebrani z różnych szkół, nawet z dalekiej Nowej Zelandji i Australji. W obydwóch osadach przeważali wioślarze, którzy już kilkakrotnie brali udział w biegu Oxford—Cambridge. Tegoroczne osady składały się z wioślarzy wyjątkowo ciężkich; średnia waga wioślarzy ósemki Oxford wynosiła 81.7 kg., podczas, gdy waga wioślarzy Cambridge była cokolwiek mniejsza 80.7 kg. W obydwóch ósemkach szlakowi byli ze względu na ciężki tor wyjątkowo ciężkiej wagi 90 kg każdy, co nie powinno zadziwić, jeśli się zważy, że szlakowy jest motorem całej osady.

Praca każdego członka osady podlega codziennej krytyce prasy sportowej, a charakterystyka jego cech dodatnich i ujemnych ukazuje się nawet w prasie codziennej i jest znana najszerzej publiczności. Ten wiosłuje sztywno, tamten wygładził już pracę nóg, nosek Oxfordu pracuje znacznie lepiej od noskowego osady Cambridge i t. d. Zainteresowanie i tego rodzaju fachową krytykę prasy codziennej nie spotyka się nigdzie na świecie, nawet w prasie sportowej, poświęconej specjalnie tej dziedzinie. Nie zapomina się oczywiście o podaniu wymiarów łodzi i wioseł, przyczem warto podkreślić, że obydwie ósemki używają względnie wąskie piórka wioseł w szerokości zaledwie 15 cm.

Trening do biegu rozpoczęły obydwie ósemki z początkiem stycznia. Praca osady Oxfordu sprawiała z początku znacznie lepsze wrażenie, niżeli postępy osady Cambridge, i dopiero liczne niedyspozycje wioślarzy rozbiły piękne horoskopy Oxfordu. Różnice w stylu wiosłowania obydwóch tegorocznych ósemek były znacznie poważniejsze jak zwykle. Oxford był zwolennikiem t. zw. stylu ortodoksyjnego, kładącego szczególny silny nacisk na początek i koniec pociągnięcia. Cambridge oparł się na nauce Bradley'a, który łączy styl ortodoksyjny z stylem Fairbairn'a nie zaznacza ani początku, ani końca pociągnięcia, natomiast kładzie ogromną siłę w sam środek uderzenia. Odrzut rąk jest bardzo szybki, a tułów staje się napięty i sztywny dopiero krótko przed chwytem wody; ruchy są giętkie i lekkie, a jednak całość posiada precyzję pracy maszynowej. Tempo uderzeń nie przekraczało 32 uderzen na minutę, przyczem trzeba uwzględnić jeszcze wąskie pióra przy wiosłach.

Na odżywianie kładziono, jak zwykle, specjalny nacisk. Wioślarz, który odżywia się nienależycie, nie jest zdolny



Osada uniwersytetu Oxford.

do maksymalnego wysiłku. W obydwóch osadach nie przestrzegano całkowitej abstynencji od trunków alkoholowych, uważając szklankę piwa po obiedzie za wynik dodatni. Oxford zaryzykował próbę z ciężkim porterem, a nawet z szampanem i takiemu nastawieniu przypisuje się również część niepowodzenia. Djeta obydwu osad była podobna do siebie — ryby, jaja i pieczywo na śniadanie, mięso i pudding na lunch obiadowy, herbata i biskwity na podwieczorek oraz ryby, mięso i owoce na kolacje. Na zakończenie warto podkreślić, że nawet na tydzień przed biegiem w obydwóch osadach przeprowadzono wśród wioślarzy zmiany w obsadzie miejsc, lecz zmiany te były wyłącznie uskutecznione przez wykwalifikowanych trenerów osad.

Dr. Tilgner

Święto Morza

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej postanowił, że tegoroczny obchód „Święta Morza" odbędzie się w całej Polsce, wg. ustalonego już zwyczaju, w dniu 29 czerwca. Obchód odbędzie się pod hasłem zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, oraz mobilizacji młodego pokolenia dla służby Polski na morzu. W Gdyni projektowany jest na ten dzień wielki zlot młodzieży polskiej wszystkich organizacyj młodzieży.

Zarząd Główny przystąpił już do zorganizowania Komitetu Honorowego, Głównego Komitetu Wykonawczego, oraz Komitetów Lokalnych.

Program tegorocznego „Święta Morza" będzie podany do publicznej wiadomości w najbliższym czasie.

Nowy przewodnik

„Pierwsze koty za płoty" — mówi przysłowie. Od pierwszego przewodnika „Szlaki wodne Polski" ogół nie wymagał zbyt wiele. Oceniono je nazbyt łaskawie. Sarkano nieraz na szlaku na zbyt długie kilometry, szukano nadaremno mostków, czy młynów, klęto, że brak restauracji, stojącej w książce, jak wół. Naogół — cieszono się, że po labiryncie naszej sieci wodnej jest jaki-taki drogowskaz. Nakład rozszedł się niespodziewanie szybko. Przygotowuje się drugi. Nie będzie to „editio stereotipa". W ciągu ostatnich lat w życiu tak kraju, jak i społeczeństwa kajakowego zaszły doniosłe zmiany. Gdy przewodnik ukazywał się na rynku, my kajakowcy byliśmy garstką, dziś jesteśmy masą i to masą zorganizowaną. To zobowiązuje. Przewodnik nowy musi być czemś więcej, niż „zlepkiem" cennych wiadomości", — musi być zbiorem materjału wartościowego, sprawdzonego i aktualnego. Nie był, i nie będzie dziełem wyłącznie mojem. Autorem „Szlaków" musi być ogół czynnych kajakowców. Niestety, procent wodniaków poczuwających się do pracy dla dobra P. Z. K. jest znikomo mały, w stosunku do tych mas, jakie wędrują wodami Polski. Jednostki tylko nadesłały sprostowania, uzupełnienia, uwagi do istniejących opisów.

Autor osobiście na „Spływie przez Polskę do morza", niejednokrotnie „zaklinał" uczestników o wywiady, poprawki. Gdyby nie 2 konkursy „Polskiego Radja" „z wody na wodę" i nieliczne niestety, opisy wycieczek w pismach, plon byłby arcy-ubogi.

Powodzenie pierwszego wydania postawiło przed autorem ciężkie zadanie: Nie zawieść nadziei, dać rzecz lepszą, doskonalszą.

Układ ogólny zostanie ten sam, jak i podział dziesiętny szlaków. Zwiększy się natomiast ich ilość i dobór. Odpadną rzeczki małowartościowe, wejdą natomiast świeże odkrycia rz. Lwy, Cny, Rybczanki, Czeremosze rzeki najpierwszej rangi dla rasowego włóczęgi. Powiększy się też ilość szlaków jeziornych i kombinowanych. Uwzględnione zostanie Polskie Morze, a w dziale z Polski w Świat, znajdą czytelnicy skrót szlaków krajów przyległych, między innemi: Mazury Pruskie, Litwę kowieńską, Wody Słowackie, Rumuńskie, a informacje o rzekach Austrji, Jugosławji, Finlandji, Szwecji, Węgier i t. d.

Dział ogólny zostanie powiększony i gruntownie przerobiony. Podawać będzie regulamin Odznaki turystycznej P. Z. K. Nową skalę trudności. Kilometraż, będzie przejrzany wg. nowych map 1=100.000, przez co dawne urzędowe dane ulegną dużym zmianom (na lepsze). Gruntownej przeróbce ulegnie również strona graficzna. Zamiast grubego bibulastego papieru, — cienki błyszczący, — zamiast wielkiego „garmondu" — drobniejszy „grotesk" i „petit". Zmniejszy to objętość i wagę książki o 30%. Celem umiędzynarodowienia informacyj i lepszej przejrzystości wprowadzone będą znaki, rysunki lub cechy dla oznaczenia stacyj kolejowych, autobusów, schronisk, przystani, stanic, jarów, śluz i informacyj o szlaku (ogółem około 15 cech).

Rysowane informacje bardziej rzucają się w oczy i zajmują mniej cennego miejsca. Zbyt duża jednak ilość znaków, wymagałaby specjalnych „kursów czytania". Ostatnią wreszcie nowością będzie dział praktyczny z techniki kajakarstwa.



Osada uniwersytetu Cambridge.

Praca nad II wydaniem jest w toku. Zwracam się raz jeszcze w imię dobra ogółu z prośbą o wywiady, sprostowania i informacje. Wiosna nadeszła, lato zapasem. Wiadomości zbyt późno nadesłane, będą przysłowiową „musztardą po obiedzie".

Materjał dotyczący Pomorza (z wyjątkiem jezior koło Chełmży i Raduni), północnej Wileńszczyzny, Polesia, rzeczek podwarszawskich jest doskonały. Brak natomiast opisów wód woj. poznańskiego (liczne szlaki jeziorne), pojezierza kujawskiego. Niemal nie ruszono dopływów Narwi (poza Wkrą i Biebrzą), jak też i Bugu. Drobniejsze dopływy Pilicy, czekają również swego odkrywcy. Rzeki górskie opisano dość dokładnie, brak jednak opisów dopływów lewobrzeżnych Dniestru, a i z prawobrzeżnych przydałyby się uzupełnienia. Szlaki zagraniczne opracowane będą według materjałów zagranicznych.

Wartoby w dziale krajoznawczych informacyj zaopatrzyć je w „polonica", o które proszę.

To niemal wszystko, co o kulisach nowego przewodnika mógłbym powiedzieć. Sądzę, że czytelnicy „Sportu Wodnego" przyjmują z zadowoleniem wiadomość o nowem wydaniu i nadeślą jak najszybciej potrzebny materjał.

Wszelkie informacje przyjmuje Polski Związek Kajakowy (Myśliwiecka 2/5) i redakcja „Sportu Wodnego — Foksal 15.

A. Heinrich

W odpowiedzi „Szkwałowcom"

Z zasady nie odpowiadam na anonimowe napaści- jednak dla „ludzi morza" nawet mało kulturalnych mam specjalny sentyment, postanowiłem tedy od tej zasady odstąpić!

Podobnie dla młodych „zuchów", którzy „zafascowali sobie jacht „Carmen" i wywiali zagranicę byłbym gotów bez skrupułu zastosować amnestję z naruszeniem może litery prawa.

Tak mało jeszcze dzieje się w Polsce rzeczy (nawet złych!) na morzu...

W Nr. 1 „Szkwału" z r. b. anonimowy pisarz rzuca się z furją na „pióra", zasilające swemi artykułami Sport Wodny. Krytyka może nieco uszczypliwa, ale słuszna „obozu" A. Z. M., gdzie miano szkolić swojskich i cudzoziemców lądowców i w parę tygodni robić z nich żeglarzy, krytyka, jakiej poddano działalność A. Z. M. na łamach Sp. Wodnego, doprowadza redakcję „Szkwału" do... szału.

Ale wymowa faktów jest prosta: nikt z nas: ani p. J. Fischer, ani „Tonny", ani niżej podpisany — nie zrobił, jak dotąd jachtu, odbywszy po kilka wypraw zagranicznych pod żaglami, mocne zaś w języku, ale słabsze w nawigacji „wilki morskie" z A. Z. M. wpakowały „Swarożyca" na brzeg, nie mówiąc o mniejszych awarjach osprzętu w ciągu lata.

Inde ira!

Przyjęto w całym świecie oddawać pod sąd dowódcę okrętu, który uległ katastrofie. Tylko są może go usprawiedliwić z zarzutów i zrehabilitować. O takim sądzie nie słyszeliśmy... Radziłbym przynajmniej w następnym Nr Szkwału — o ile subsydjum nadal dopisze — odmalować równie szczegółowo „Awarję Swarożyca". jak „Śmierć Nike", lub poprostu **przedrukować dziennik okrętowy** z ostatniej wyprawy tego jachtu.

Gdy się korzysta z zapomóg tego czy innego Ministerstwa i marnuje pieniądze społeczeństwa, pakując jachty w przybój, wypadałoby się jakoś usprawiedliwić, no i wogóle zachowywać nieco skromniej.

Byłem podczas jachtsmeńskiego turnusu na Ośrodku Morskim, jako I oficer „Temidy II". a potem „Junaka", parokrotnie na tych jachtach w Jastarni, dokąd nas oficjalnie zaproszono z A. Z. M. na chrzest flotylli jachtów, byłem gościem A. Z. M. i zwiedzałem ich piękne statki, świeżo zakupione zagranicą, nie poruszałem, więc dotąd — niejako przez kurtuazję — poziomu szkolenia żeglarzy A. Z. M.-oskich.

Skoro jednak sami „obnażają" swą wiedzę nautyczną, kwestjonując pożytek z dryfkotwy na Bałtyku (twierdzą, że tam „za ciasno". myśląc, zapewne, o zatoce, w której stale żeglowali) lub zjawisko cyklonicznych niżów wędrownych na tem morzu, radzę im od serca poczytać trochę o nawigacji i meteorologji, albo zapisać się na jaki kurs żeglarski, choćby na ten, na którym wykładam jednocześnie z p. komandorem Cz. Petelenzem. autorytet tego ostatniego redaktorzy Szkwału przecież uznają (vide Nr. 1 z r. b.).

Dla pouczenia ignorantów „Szkwałowych" cytuję z oficjalnego podręcznika **Meteorologji Hryniewieckiego**—Wydawnictwa Szkoły Morskiej w Gdyni (dawniej w Tczewie) str. 85.

„...W Europie cyklony przechodzą najczęściej **trzema** drogami:

1) **tor północny** od Anglji półn. do Norwegji;

2) **drugi tor północny** — Anglja, Danja, Szwecja i Finlandja;

3) **tor południowy** — Włochy, Adrjatyk i półw. Bałkański.

Na str. 86: „Niże wędrowne (cyklony) zwykle omijają krainy górzyste... Przeciwnie obszary nad wodami... **Bałtyk południowy, Skagerrak, Adrjatyk, morze Czarne** nawiedzane są częściej przez niże wędrowne.

Polecam też zajrzeć (prosić P. U. W. F.) do dzienika „Temidy II", która przeszła z nami przez samo „oko" cyklonu dn. 26.VII 1932 r.

Uznają „Szkwałowcy" podobno i takie organy, jak P. U. W. F., P. Z. Ż. i t. p., mogą więc wystąpić... o odebranie mi stopnia kapitańskiego, który widocznie pomyłkowo jednemu mnie tylko przyznano z całego jachtsmeńskiego kursu. Dobrze, że tylko ten jeden z moich artykułów wzbudził tak „kompetentną" krytykę: wstępnego, poświęconego konieczności zbiórki na flotę wojenną, jakoś nie atakowano w „Szkwale". Może przez wzgląd na Ligę Morską?

R. Niewiadomski

W artykule „Pod białemi żaglami" w Nr. 5-tym Sportu Wodnego zakradły się następujące błędy:

właz — a nie uraz — do kajuty
samym — „ **zielonym** — maszcie
Pucka — „ **Łucka**
Od sterbortu — „ **do**

„Położyć się o 3 rumby w lewo" — pada rozkaz i znów: „Co leży".

Regaty Gdynia — Bornholm

20 — 22 czerwca 1933 r.

Telefon Komandora: musisz pojechać do Gdyni, będziesz członkiem Komisji Regatowej i pojedziecie na „Smoku" na Bornholm. Taki był rozkaz Komandora Szadurskiego, który, coprawda, wiedział, że tym wyjazdem sprawi mi wielką przyjemność.

Ogromnie ciekaw byłem naszych pierwszych regat morskich. I to Gdynia — Bornholm, dobrych 180 mil, a dla jachtu żaglowego i 200 i więcej, zależnie od kierunku wiatru.

Jak na pierwszy raz, czy nie zawiele!

Mieliśmy zawsze odwagę na lądzie, nie opuszcza ona nas widocznie i na wodzie.

Wieczorem w kurjerze spotykam naszego znanego żeglarza, gen. Zaruskiego i kilku znajomych, jadących też do Gdyni, by doznać rozkoszy żeglugi morskiej.

Miła pogawędka, trochę drzemki i oto cudowny poranek. Gdynia — śniadanie i z małym kuferkiem, lornetką i stoperem (sekundomierzem) jestem w Klubie.

Tu życie wre. Władze z Komandorem Zarządu Głównego ks. Radziwiłłem na czele w komplecie, liczni goście, załogi śpieszące załatwić ostatnie przygotowania i kapitanowie na odprawie w Klubie — słuchają rad i wskazówek Komandora Bramińskiego. Witam znajomych, poznaję Komandora Steyera, przewodniczącego Komisji Regatowej, i członka tej Komisji por. Wrońskiego. Komandor Klubu Admirał Unrug sadza nas do motorówki i wyprawia na „Smoka".

Przejeżdżamy koło taklujących się jachtów. Już czas, już po 10-ej, a o 11-ej start pierwszej grupy. Wychodzimy z portu. O pół mili stoi zakotwiczony potężny „Smok". O. R. P., holownik morski. — Spotyka nas Kapitan Szemiot. Motorówka odbija, by po kwadransie powrócić z Komandorem Admirałem Unrugiem. — Ostatnie wskazówki, pożegnanie i — uwaga, bo „Jurand", „Mohort" i „Temida II" już wychodzą z portu.

O 10.55 na reji podnosimy flagę „B". Ma to zastąpić tradycyjny strzał przygotowawczy oraz sygnał na maszcie regatowym. O 11.00 opuszczamy flagę — start się rozpoczął.

„Jurand" powoli zbliża się. Wiatr, tak zwany „damski", 3—4 metry na sekundę, kierunek NO, to też dziwię się czemu „Jurand" nie postawił topsla. Kliwer - fał niewybrany jak należy, przedni leik fałduje się, z prawej burty zwisają dwa odbijacze, a za rufą, o zgrozo, bąk na holu kokieteryjnie kiwa się na fali.

Równo 11.06 „Jurand" przechodzi przez start, giną odbijacze, bąk włazi na pokład, a po nad gaflem zarysowuje się topsel i ledwo o 11.13 wszystko w porządku i „Jurand" oddala się w głąb zatoki.

Oburzam się. Tłumaczą mi, że „Jurand" ma załogę „turystyczną", bo po regatach udaje się w dalszą podróż.

O 11.09.15 przez start przechodzi „Mohort" i ledwo o 11.18.10 „Temida".

Oba jachty też bez topsli, przednie żagle siedzą nie osobliwie, a u wszystkich trzech jachtów dirki (topenanty przez niektórych zwane) na zawietrznej stronie za mało obluzowane, wcinają się w grot, a to chyba nie przyśpiesza biegu jachtowi, idącemu ostro na wiatr.

Następuje przerwa, bo druga grupa startuje o 11.30.



Jazda na wodoplanach za motorówkami w Miami na Floridzie.

O 11.25 podnosimy znów flagę „B", o 11.30 spuszczamy i patrzę z zachwytem jak po 50 sekundach przechodzi „Witeź".

Przy tak długiej linji startu: „Smok" — latarnia portowa, około $^1/_2$ mili, braku masztu regatowego z kulą, trudno o większą dokładność, co stwierdza dobrą orjentację sternika i sprawność załogi.

Za „Witeziem" śpieszą: mała „Flądra", „Chochlik", „Orion", „Irka" i „Halina".

Sześć jachtów startuje w ciągu 3 minut, 15 sekund, brawo!

Start skończony. „Smok" podnosi kotwicę i idziemy w kierunku — cypel Helu. Część jachtów poszło prawym halsem wgłąb zatoki, reszta lewym w stronę Gdańska, ale koło Helu spotykamy się, więc „Smok" idzie małą szybkością.

Mam czas rozejrzeć się na „Smoku". Francuz z pochodzenia liczy 700 ton, maszyna 1200 SP, załoga z 23 ludzi. Poraz pierwszy byłem na statku naszej wojennej marynarki i serce cieszyło się, patrząc na wzorowy ład i sprawność załogi. Nadzwyczaj uprzejmy p. Kapitan Szemiot udziela mi wszelkich objaśnień, oprowadza po statku. Pierwszy oficer por. Dobrzyński pokazuje nam nasze kajuty. „Smok" — holownik — niema specjalnych urządzeń dla pasażerów, ma na rufie jedynie małą messę (salonik-jadalnię) i trzy kabiny, ale dzięki uprzejmości pp. Kapitana i porucznika rozmieszczamy się bardzo wygodnie.

Wracamy na pokład, aby obserwować jak się usytuują jachty koło Helu przy wyjściu na Wielkie Morze.

Na trawersie pierwszym idzie „Jurand". Reszta rozciągnęła się. Ktoś daleko na wschodzie. „Irka" sygnalizuje, chce mówić z nami. Zwalniamy bieg i czekamy na linji kursu „Irki". „Irka" ładnie podchodzi od rufy i — prosi o zapałki — zapomnieli!

Po chwili z dwiema paczkami biegnie dalej.—„Smok" bierze kurs na NW i daje pełną szybkość. Wkrótce giną na widnokręgu nasze jachty.

Obiad, ożywiona rozmowa na temat regat, wspomnienia z ubiegłych dziejów. Komandor Steyer i Kapitan Szemiot dużo widzieli i przeżyli i dzień mija niespostrzeżenie. Morze lekko faluje, wiatr przeważnie północny, zbacza na wschodni, to słabszy, to znów silniejszy. Noc ciepła, niema ochoty do spania, bo przecież się od kilkunastu lat nie było na otwartem morzu. To też oprócz wachty, pozostaję sam jeden. Od czasu do czasu widać ognie mijających się z nami statków. Około północy spostrzegam przed nami nieco ku prawej burcie szereg światełek, coś jakby iluminowany duży statek pasażerski. Zbliżamy się. Są to trzy statki.

Duży krążownik i dwie mniejsze jednostki — zapewne torpedowce. Szczegółów nie widać. Sygnalizują pomiędzy sobą ognikami na masztach. Wkrótce giną w ciemnościach. Widok był wspaniały. Jak dowiedziałem się później, był to niemiecki krążownik z asystą w drodze do Szwecji.

Zmęczenie po mało spanej nocy, i ciche kołysanie zmogło — idę do koi, by raniutko być znów na pokładzie.

Mamy szczęście — dzień zapowiada się b. ładny. Nieco mglisto. Musimy być już w pobliżu naszego celu.

„Smok" zmienia kurs nieco bardziej na północ, mgła opada, widzimy brzegi Bornholmu, kościołek w Rönne, a tuż przed nami boję dojazdową. Bez pilota wchodzimy do portu i stajemy przy molo. Na brzegu kilku ludzi, chętnie przyjmują rzutki i zakładają cumy na pachołkach.

Przez lat 20 mieszkałem w portowem mieście, dużo rzeczy obserwowałem, więc znów podziwiam dokładność manewrowania „Smoka" i sprawność jego załogi.

Powoli molo ożywia się. Jest 6.30. Wszyscy na rowerach, nawet urzędnik celny. Kapitan daje mu do wglądu dokumenty. Z grzecznym ukłonem oddala się, by po kwadransie zjawić się z powrotem (na rowerze) z wiadomością, że wszystko w porządku: władze poinformowane o naszem przybyciu i możemy udać się na miasto. Naczelnik portu wyznacza nam miejsce nieco wgłąb portu, przy molo koło elewatora, skąd mamy też bliżej do miasta. Przechodzimy bez obcej pomocy. Dla jachtów, które mają przybyć, wyznaczają miejsce obok nas w obszernym rybackim porcie, a ktoby chciał stanąć przy molo, dla tych zwalniają miejsce jeszcze bliżej miasta, usuwając kutry rybackie. Uprzejmość ponad wyraz.

Porozumiewaliśmy się przeważnie po niemiecku, gorzej było po angielsku.

Miasto Rönne, główne i największe osiedle na Bornholmie, leży na południowo-zachodnim brzegu. Liczy około 10.000 mieszkańców i jest ulubionem miejscem wycieczkowiczów z Niemiec, Szwecji i nawet Anglji.

Stąd dużo hoteli w mieście i pensjonatów w okolicy wzdłuż skalistych brzegów Bornholmu.

Według mego obliczenia, przy tym samym wietrze, co i wczoraj, jachty będą mogły robić około 4 mil na godzinę, a że kawał drogi, to też na całe przejście potrzeba około 50 godzin, a więc przed południem dnia jutrzejszego trzeba ich oczekiwać. Udajemy się na miasto, kupujemy pocztówki z widokami Rönne i Bornholmu, i wysyłamy je do przyjaciół do Polski.

Zachwycamy się czyściutkiem słonecznem miasteczkiem. Domy przeważnie parterowe o murach pruskich malowanych na olejno. Tylko przy rynku domy piętrowe, tu też ładne wystawy sklepowe. Co za porcelana i wyroby z ceramiki. Ależ i ceny!

Wchodzimy do restauracji w małym parterowym domku przy rynku, na śniadanie. Jaka czystość w tym starym domku. Pułap ledwo 2,50 metra od podłogi. Okna 1.00 na 0,80 mtr., wszędzie buazerje z drzewa z rzeźbą, a na ścianach wyroby z ceramiki i stare talerze porcelanowe. Wracamy. Tymczasem p. Kapitan odbył swe oficjalne wizyty u burmistrza i władzy wojennej. Rewanżowali się natychmiast. Paradnie wyglądał jakoby pan burmistrz, starszy tęgi pan na czarno ze złotemi guzikami, stosowanym kapeluszem i szpikólcem u boku. Był też pan konsul honorowy, pan Maks Plesner, obywatel miejscowy. Ma wkrótce przybyć na swem aucie, by nas zabrać i pokazać okolice wyspy.

Komandor Steyer zostaje, bo go atakuje miejscowa prasa, a ja z Kapitanem korzystamy z uprzejmości konsula i jedziemy najpierw do niego, do ładnej willi „Süsrang" (Świetlana), która rzeczywiście kąpie się wśród ładnego ogródka w promieniach słońca. Młoda, ładna i elegancka pani konsulowa oczekuje nas w ogrodzie. Soda, wisky, — bo gorąco, truskawki ze śmietanką, bo sezon ale poco madera do truskawek?

Co kraj — to obyczaj.

Jedziemy razem wzdłuż brzegu na północ. Konsulostwo mówią biegle po niemiecku. Przypominam sobie, jak to kiedyś — przed wojną — gawędziłem w Rydze, Kapitan też nieźle wysławia się. Podziwiamy wysokie skaliste brzegi Bornholmu (granit), przejeżdżamy koło szeregu dużych pesjonatów i mkniemy cudownemi drogami (asfalt lub kostka granitowa) od osiedla do osiedla. Sami rybacy i rolnicy. Wszędzie czystość wzorowa i porządek. A co w ruchu — to na rowerach. I starcy i kobiety i dzieci, robociarze, kupcy — wszystko mknie na rowerach. Rowery stoją przed każdym domem, przy drzewach na polu, a w osiedlach w specjalnych stoiskach. I nikt ich nie pilnuje — bo nikt nie kradnie.

Wracamy o zmroku, serdecznie żegnani przez kon-

sulowstwo. Mówimy „czak" (dziękuję po duńsku) i całujemy rączkę pani konsulowej (po polsku).

Cały dzień było się w ruchu, mało spało zeszłej nocy, a jednak człowiek czuje się nadzwyczaj rzeźko. To powietrze morskie tak działa. Zazdrościć trzeba tym wyspiarzom.

Nazajutrz pogoda znów dopisuje. Wiatr nieco silniejszy, przeważnie północny, przerzuca się to trochę na wschód, to znów na zachód. Nie odchodzę daleko, oglądam port i ładny luksusowy motorowy statek pasażerski „Bornholm", łącznik ze światem. Urządzony na 266 kajutowych pasażerów, liczy 1350 Reg. Ton. Szybkość 14 węzłów. W porcie leży zacumowany przy molo cudo-jacht, angielski kecz „Cynara"—114 ton, długość po pokładzie około 35 mtr. Własność lorda Narthampthona z Portsmouthu. Kadłub drewniany, gładki jak jajko, nad wodą czarny, pod wodą biały, na pokładzie motorówka i bąk o tych samych kolorach. Co za czystość i elegancja w najdrobniejszych szczegółach. Szykuje się właśnie do wyjścia.

Wychodzi bardzo ładnie na motorze z postawionemi grotem i bezanem. Przednie żagle też podniesione, lecz zwinięte i lekko związane. Na morzu bierze kurs na zachód i jednem szarpnięciem szkotów przednie żagle rozwijają się i jacht mknie już na żaglach. Szkoda, że nasi panowie jachstmeni nie mogą podziwiać tego cudownego widowiska.

Po niespełna godzinie Anglik wraca i staje na swem starem miejscu. Barometr zaczął spadać i lordowi widocznie nie uśmiechało się tłuczenie pomiędzy wyspami podczas możliwego sztormu. Cieszę się, że nasi żeglarze będą mieli możność oglądać Anglika, a ci jak na zawołanie już się tłoczą. Na widnokręgu od wschodu spiczasty biały żagiel, a za nim drugi, mając z tyłu bezan. Domysły — kto. Czy „Witeź", czy „Orion", a drugi — zapewne „Jurand". Wkrótce i trzeci żagiel. O 13.00.01 po 49 i pół godzinach żeglugi wchodzi, jako pierwszy—„Witeź". Wskazujemy mu miejsce, gdzie ma stanąć. Po chwili staksel spuszczony i „Witeź" staje na kotwicy. Wszystko sprawnie. Drugim — „Jurand". Przed wejściem robi parę zbędnych halsów i wpada do portu, nie słucha lub może nie słyszy nas i skręca do małego portu, gdzie stoi Anglik. A nuż kolizja— to dopiero byłby wstyd. Ale sternik szybko orjentuje się, robi zwrot i już wraca, aby stanąć obok „Witezia".

Podziwiałem jak kolega Czarnowski daje sobie tak wyśmienicie radę z „turystyczną załogą". Podziwiali też sprawne manewrowanie liczni zebrani na molo, bo wieść o naszych regatach podały oba miejscowe czasopisma a przybycie „Smoka" i oczekiwanie dziewięciu jachtów polskich, to nie lada atrakcja dla wyspiarzy, zamiłowanych w swem morzu.

Nie bardzo natomiast udaje się „Jurandowi", gdy po zapuszczeniu motoru chce podejść do mola, a kotwica upiera się przy swoim i niechce rozstać się z gruntem, „turyści" zaś wypuszczają łańcuch z kluzy, a ten ucieka aż do wantów i już nie chce iść do góry. Motor zwycięża, jacht powoli podchodzi do molo, a poczciwa kotwica orze i zostawia ładną bruzdę na pamiątkę tych pierwszych regat. Szczęściem ludziska gapią się na wchodzącego „Oriona" i dalej o idący jeszcze jeden jacht. O 14.24.18 „Irka" zamyka pierwszą serję wchodzących jachtów. Nie mogę tu pominąć, że od początku „Irka" podobała się mi nadzwyczajnie. I start i cel wszystko sprawnie. „Irka" była jedyna, która miała zawczasu postawiony topsel, a tuż przy wejściu, nie manewrując zbytecznie, opuściła go. Na kotwicy stanęła, jak na popisie. Darowuję te „zapałki". Brawo panie poruczniku Konarski!

O 16.14.55 po dłuższem manewrowaniu przed wejściem do portu wchodzi „Halina". Znów przerwa. O 18.55.12 mamy małą „Flądrę", która sromotnie bije nadciągających „Mohorta" i „Temidę II". „Temida" przecie taki ładny i szybki jacht!

„Mohort" o 19.03.18 staje odrazu przy molo tuż za nami. Robi to ładnie, tylko ten skłębiony fał staksla niepotrzebnie ucieka aż pod saling. Łapie go jeden z panów z załogi, zręcznie wchodząc na maszt.

„Temida II" coś marudzi. Przed wejściem do portu opuszcza grot, ale zapomina zabrać jeden z przednich żagli. Bezan nie jest wybalansowany i dziób odwraca się od wiatru i „Temida" wraca na stary kurs — na zachód. Molo i duża szopa zakrywają widok, ale wkrótce „Temida II" wypływa z małego portu już z jednym tylko przednim ża-



Zwycięska osada uniwersytetu Cambridge po przejechaniu mety.

głem. Szczęśliwie weszła tam przez północną bramę. Mówię „szczęśliwie", bo słyszę, że tam nieco płytko.

Ale wszystko dobre, co się dobrze kończy.

Wszystkie jachty ukończyły regaty, i kapitanowie złożyli deklaracje, że nie było wykroczeń przeciw przepisom Regatowym P. Z. Ż. Protestów żadnych.

Dzień, a potem wieczór były cudowne, więc wszyscy udają się na miasto, aby nabyć jakiś upominek i spotkać się później z kolegami w najlepszej restauracji przy „Dams Hotel", a potem śpieszyć z powrotem.

Barometr coś zaczął spadać, nasza stacja radjowa melduje nadchodzące zaburzenia atmosferyczne — może będzie sztorm. Anglik miał nosa.

Pod wieczór uspakaja się — wiadomości pomyślniejsze i jachty szykują się do wyjścia. „Chochlikowi" bardzo pilno do domu, więc „Smok" czeka też, by wziąć go na hol, co znów dla takiego małego szkraba możliwe tylko podczas niewielkiej fali.

„Orion" na motorze, mając „Witezia" na holu, wychodzi na morze i tam, ledwo kiwając się na fali, stawia żagle. Szkoda, że nie widzieli ci panowie jak to robił Anglik. Stawiać grot, gdy jacht nie słucha steru i jest igraszką fali, robota dla załogi nie do pozazdroszczenia.

Reszta jachtów czeka jeszcze.

„Smok" wychodzi prawie że o zmroku, „Chochlik" na długim holu, coś około 100 metrów, ładnie idzie za nami, ale wymaga uwagi przy sterze.

Bez przygód, ledwo kołysząc się na fali i to tylko przez parę nocnych godzin, szczęśliwie wchodzimy 24-go pod wieczór do Gdyni. Morze było o tyle spokojne, że „Smok", który przez wzgląd na „Chochlika" robił 5—6 mil na godzinę, dochodzi stopniowo do 7—8, a potem i 10-ciu.

Do głowy przyjść nie mogło, że wtedy właśnie „Orion" stracił maszt i zatonął. Szczęście jeszcze, że zdołano uratować załogę.

Z żalem rozstaję się z „Smokiem", jego sympatycznem dowództwem i dzielną załogą. Muszę zaznaczyć, że cała załoga „Smoka" z zainteresowaniem śledziła za przebiegiem regat i 21-go podczas postoju w Rönne z zadowoleniem i chotą oddawała się żegludze na jednym z botów „Smoka". Widocznie przykład zaraźliwy!

Rozstaliśmy się jak dobrzy starzy znajomi.

A teraz refleksje.

Niewątpliwie, wyczyn naszych jachtsmenów nadzwyczajny, może zaduży, jak na początek. Na szczególne uznanie zasługują obsady „Witezia", „Juranda" i najmniejszego ze wszystkich „Flądry", składające się z ludzi niezawodowych.

Pod względem sportowym Regaty te nie mogły być na wysokości. Dowództwo nie miało jeszcze dostatecznego doświadczenia, a załogi były niezgrane. Niektórzy panowie byli po raz pierwszy na jachcie. W regatowym składzie nie trenowano prawie wcale. We wszystkiem było widać pośpiech, a do tak dużych regat należy gruntowne przygotowanie. Nie byłoby wtedy drobnych uszkodzeń w drodze, jak pęknięcie baksztagu lub fałów. Sam start też nie był na wysokości, bo były spóźnienia do 18 minut. Miejmy nadzieję, że niezadługo potrafimy oczekiwać przed startem na przygotowawczy strzał i kula na regatowym maszcie będzie pokazywała pozostałe minuty, a przez linję startu jachty będą przechodziły razem ze strzałem startowym i opadnięciem kuli, przynajmniej tak, jak to zrobiły „Witeź" i „Flądra" (spóźnienie 50 i 52 sekundy).

Samo żeglowanie odbyło się tak, jakby to była turystyczna bumlerka. Niektóre jachty udały się za dalego na północ. Tem się tłumaczą tak znaczne różnice w czasie, użytym na całą trasę przez poszczególne jachty i fakt, że mniejsze jachty pobiły znacznie większe.

Uważałbym za wskazane, przy tak dużych regatach, wyznaczać nagrody za najlepszą nawigację, a to na podstawie skrópulatnie prowadzonego dziennika i wyrysowanych na mapie kursów. Wprowadziłem to swego czasu na regatach na Ryskiej zatoce Ryga—Runo—Ryga, razem 120 mil.

Nasza zatoka jest tak duża, że należałoby na razie zadawalać się częstszemi regatami na tej zatoce i to wyznaczając kurs trójkątny, długością ogółem kilkanaście mil. Zmuszałoby to żeglować przy różnym wiatrze i przepisowo omijać zwrotne boje. Komisja sędziowska mogłaby wtedy dokładnie śledzić, jak każdy jacht zosobna jest prowadzony, jak zmienia kurs, jak obchodzi wokoło boi, ile sekund potrzebuje na podnoszenie dodatkowych żagli (latawca, motyla, ew. topsla), lub opuszczanie zbędnych.

Całe manewrowanie odbywa się jak na dłoni i krytyka tych regat wydana przez sędziów, a przedewszystkim samokrytyka w obliczu własnych błędów i sukcesów rywali, kształci sternika i załogę.

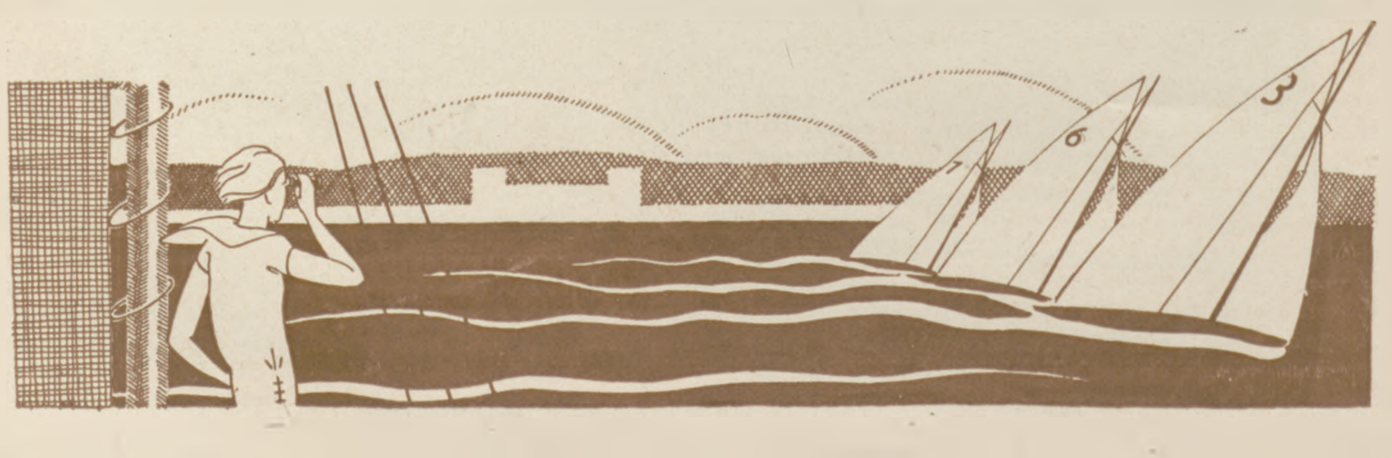
Przepisy regatowe dają szeroką możność legalnej walki pomiędzy współzawodnikami, dają możność wykorzystania sytuacji i cudzych błędów, a to jest najciekawsze podczas regat i najbardziej zachęca i wyrabia żeglarzy. Ponadto takie regaty byłyby ładnem propagandowem widowiskiem dla szerszej publiczności.

Regaty Gdynia—Bornholm dobre są dla wytrawnych jachtsmenów, na jachtach wielkością przynajmniej jak „Witeź" i potrzebują wielkiego wysiłku i zgrania, jak ze strony żeglarzy, tak i ze strony organizatorów.

Poznaliśmy narazie do czego jesteśmy zdolni nawet na tak różnorodnym materjale, jaki posiadamy, a teraz trenujmy i dokształcajmy się dalej.

Takie są moje wrażenia z odbytych pierwszych polskich regat morskich Gdynia—Bornholm.

E. Fryzendorf



Podróż jachtu „Winibelle II“

(Dokończenie)

Wyjaśniło się, dlaczego w ostatnich dniach przed przybyciem do Port de France „Winibelle“, pogoda była taka dziwna i przykra. Właśnie dwa dni przedtem przeszedł nad Trinidadem, a więc całkiem blisko, szalony cyklon. Marin Marie miał szczęście, że centrum przeszło z lewej strony jego kursu, tak, że miał do czynienia tylko z dziką falą i wichrem prawej tylnej połowy cyklonu.

Wyjazd w dalszą drogę miał nastąpić 25 lipca, ale ponieważ służba meteorologiczna zapowiadała znów nadciągający z SW cyklon, M. Marie zostaje w porcie i podwaja cumy. Tymczasem zapowiadany sztorm nie nadszedł i 27-go o godz. 11-ej, aczkolwiek wiatr był dość przykry, rzuca Marin cumy i wychodzi na morze, pod drukim fokiem i grotem. „Postanowiłem spróbować przepłynąć po nawietrznej Domeniki i okrążyć Desiradę po stronie wschodniej, a to z dwóch powodów: po okrążeniu Desirady mogłem pozostawić statek samemu sobie i spać spokojnie, podczas, gdy płynąc przez Sombrere lub między Gwadelupą i Antiguą, musiałbym pełnić bezustannie wachtę, conajmniej przez trzy doby z rzędu. Powtóre oddalałem się w ten sposób po prostopadłej do zwykłego toru cyklonów od tego toru. Oficerowie „Alabamy“ byli odmiennego zdania, uważając, że jest w moim interesie płynąć pod osłoną wysp, gdyż fala będzie zbyt duża i nie pozwoli mi lawirować, skutkiem czego nie zdołam opłynąć Desirady. Rzeczywiście, kiedy przy zapadającej nocy znalazłem się w połowie cieśniny Dominiki, zawahałem się. Morze było wzburzone, prąd znosił pod wiatr. Z tej strony wyspy niema ogni, noc była bezksiężycowa.

Zaufałem jednak jachtowi, który trzymał się znakomicie idąc na wiatr. Ten ciężki kadłub, siedzący głęboko w wodzie, krótko omasztowany i zaopatrzony w żagle, których solidne wykonanie dawały wszelką gwarancję bezpieczeństwa, walił po falach jak lokomotywa. Był to dla niego odpowiedniejszy bieg, niż pełnym wiatrem. Nazajutrz o brzasku, znalazłem się na trawersie Marie-Galante, o 9-ej na wysokości Petite-Terre, a w południe okrążyłem Desideradę na odległość strzełu z fuzji. Sto mil w dwudziestu godzinach... i oto płynę z trochę zluzowanym szkotem i przywiązanym rumplem. Właśnie teraz przechodził cyklon z południowej strony Martyniki, okręty na redzie dryfowały na kotwicach, a w Sainte Lucie latały dachy. Gdybym był popłynął pod wiatrem od wysp, byłbym tego żałował“.

W dalszym ciągu swojego sprawozdania podaje M. Marie wyjątek ze swojego dziennika okrętowego, obejmujący okres od 28 lipca do 17 sierpnia, t. zn. do przybycia do Nowego Yorku.

Radbym dać tłumaczenie kompletne tych ciekawych, zarówno pod względem żeglarskim, jak i psychologicznym notatek, lecz niestety zabrałoby to za wiele miejsca. Ograniczę się przeto tylko do przytoczenia kilku interesujących wyjątków.

„28 lipca. Nie widziałem Gwadelupy, nie widziałem również i Antiguy. Po okrążeniu Desiderady morze uspoiło się. Popołudniu panowała najpiękniejsza pogoda, jaką dotychczas spotkałem. Statek płynął dobrze wsparty żaglami, na morzu pięknem, kołysząc się lekko na dziób i rufę, łagodnie i regularnie. Szkło głównego kompasu przepuszcza zawsze jeszcze, nie rozumiem dlaczego“.

15-ta godz. Sparzyłem sobie gorącą oliwą cztery palce lewej ręki. Stosowanie ambryny bolesne, ale zdaje się skuteczne.

21-a min. 15. Statek z kominem na rufie, zboczył z kursu o mniej więcej 3/4 mili, widząc moje czerwone światło. Znakomity dowód dobrej widoczności tego ognia.

30 lipca. Chciałem podnieść lekki fok, który sprzedał mi okazyjnie Simon (trochę „dojrzały“), właśnie, kiedy nadchodził szkwał deszczowy, który uważałem za łagodny. Rozleciał się w przeciągu 50 sekund, pozostały tylko lejki. Przynajmniej niema co łatać. Zresztą trzeba było opuścić grot, podczas ulewnego deszczu. Co za paskudna okolica. Naturalnie, skóra z oparzonych palców zeszła zmoczona słoną wodą podczas manewrowania. Zapomniałem powiedzieć, że od Desirady nie sterowałem już więcej. Sterowanie jest zabójcze i zawsze można się jakoś inaczej urządzić.

5 sierpnia. Idealna obserwacja. Nie znalazłem żadnego błędu we wczorajszych obserwacjach. Po raz pierwszy obserwuję nie trzymając się. Jeżeli pociągnąć prostą linję z Port de France do Nowego Yorku, to znajduję się zupełnie dokładnie na tej linji.

7 sierpnia. Usmażyłem dziś najpiękniejszy omlecik z rumem (z Martyniki), złocisty, soczysty i... wszystko!

Statek motorowy angielskiej linji „Grace Line“ dopędził mnie i minął bardzo blisko z szybkością 18 węzłów. Był na tyle bezwstydny, że nie zwolnił biegu. Jestem przekonany, że nie odczytał nawet nazwy jachtu wypisanej na czarnej tabliczce (flagi nie powiewały czyste). W swojej arogancji przysłał mi jeszcze w dodatku ogromną falę. Co za idjota. Nie odpowiedział na mój salut.



Pilot z „Ile de Franch“ i Marin Marie na pokładzie Winibelle II.

8 sierpnia. Trąba w kierunku wschodnim. To zdaje się być poważniej, niż w kanale la Manche. Przygotowuję się do spuszczenia żagli. Pasat zamarł. Wiatry z S i W.

Szkwały deszczowe, jeden po drugim. Jest ich tuzinami naokoło. Grube i prostopadłe, jak kolumny jakiegoś olbrzymiego gmachu. Te okolice są mi bardzo antypatyczne. Wolę naszą pogodę o ustalonym typie".

W następnych dniach pogoda jest coraz gorsza. Marin Marie notuje 11 sierpnia, że przygotowuje dryfkotwę (co za paskudny termin, przyp. tłumacza). Fale zalewają statek od końca do końca. Szesnastego sierpnia spotyka liczne szczątki rozbitych okrętów. Wszystkie oznaki wskazują na zbliżający się cyklon. „Barometr śmieszny, horyzont nadto jasny, obłoki pierzaste w południe.".

Marie Marin zapuszcza motor i postanawia schronić się co prędzej do portu. „Jesteśmy odważni, ale nie nierozważni".

Szesnastego o 19-ej 45 dostrzega nareszcie światła Atlantic City. O pierwszej w nocy znajduje się już koło latarni pływającej Barnegat. Spotyka całe stada okrętów i celem uniknięcia kolizji zapala projektor. Wszyscy omijają go z daleka, jest więc spokojny, że nikt go nie przejedzie.

W pobliżu lądu walczy jeszcze z ostatniemi trudnościami. Wiatr jest nadzwyczaj nieregularny tak pod względem kierunku, jak i siły. Najpierw dostaje gwałtowny szkwał z W. Refuje grot dwa razy. Nagle wiatr przeskakuje na NO, co jest bardzo nieprzyjemne, z powodu bliskości lądu. Nagle nastaje zupełna cisza. Następnego dnia wieczorem gwałtowny cyklon spustoszył brzegi New Jersey i Long Island.

Ale „Winibelle" stał już od 24 godzin bezpiecznie przycumowany w porcie nowojorskim, obok swego olbrzymiego rodaka „Ile de France", którego kapitan i załoga zgotowali mu gorące i serdeczne przyjęcie.

Zadanie było wykonane, trudy skończone.

Czesław Petelenz

Harcerska konferencja żeglarska

W dniu 18 marca r. b. w lokalu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie odbyła się pod przewodnictwem Kierownika Wydz. Żeglarskiego Witolda Bublewskiego ogólno-polska harcerska konferencja żeglarska.

Konferencja powyższa skupiła 285 instruktorów żeglarskich, reprezentujących około 6.000 żeglarzy, zorganizowanych w 305 harcerskich jednostkach żeglarskich, rozrzuconych po całym terenie Rzeczypospolitej.

Konferencja składała się z dwuch zasadniczych części: uroczystości wręczenia honorowego proporca harcerskiego Prezesowi L. M. i K. gen. Orlicz-Dreszerowi, i proporca Naczelnika Harcerzy — Sędziemu Olbromskiemu, oraz zasadniczych obrad, dotyczących zagadnień programowo-ideowych.

W pierwszej części uroczystości udział wzięli: Prezes Zarządu Głównego L. M. i K. gen. Orlicz-Dreszer w otoczeniu członków Zarządu Ligi, Naczelnik Harcerzy, sędzia Olbromski, zastępca Naczelnika Piskorski, delegat P. U. W. F. P. W. Lange i inni.

Naczelnikowi Olbromskiemu w imieniu wszystkich drużyn żeglarskich Polski proporzec Naczelnika wręczył Kierownik Drużyn Żeglarskich, Witold Bublewski, podkreślając w swem przemówieniu, iż drużyny żeglarskie, które w swych szeregach grupują starszą młodzież zawsze będą wierne ideologji harcerskiej i pragną pod wodzą Naczelnika dalej służyć dla dobra Państwa. Następnie przybył gen. Orlicz-Dreszer, któremu w imieniu całego Z. H. P. honorowy proporzec wręczył Naczelnik Olbromski.

Generał Dreszer w serdecznych słowach podziękował za nadanie mu honorowego odznaczenia, oraz wygłosił dłuższy referat, dotyczący morskiej polityki Polski, wskazując na konieczność zwrócenia specjalnej uwagi na odcinek zagadnienia morskiego i kolonjalnego drużyn żeglarskich admirała Jerzego Świrskiego, Dowódcy Floty admirała Unruga i gen. Marjusza Zaruskiego.

Podczas odczytywania depeszy do przewodniczącego Związku Harcerstwa Polskiego dr. Grażyńskiego zebrani zgotowali burzliwą owację swemu wodzowi, która wybitnie świadczy o popularności, jaką cieszy się wojewoda Grażyński w szeregach harcerskich.

Sprawozdanie z działalności Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich, oraz referat o programie prac tego Wydziału i ról drużynowego w jego realizacji wygłosił p. Witold Bublewski. O wyszkoleniu żeglarskiem w roku 1934 mówił por. mar. Jan Kuczyński, zaś referent o odpowiedzialności pracy drużynowego wypowiedział p. Szymborski.

Dyskusja nad referatami była prowadzona rzeczowo i na wysokim poziomie specjalnie miła atmosfera obrad, aktualność poruszonych problemów, wybitnie świadczą, iż nowy kierunek pracy harcerskiej, jakim bezsprzecznie jest żeglarstwo, stał się wielkim ruchem starszej młodzieży harcerskiej, ruchem, którego ster spoczywa w dobrych i pewnych rękach.

Konferencja uchwaliła przez aklamację podziękowanie za dotychczasową pracę całemu Kierownictwu Drużyn Żeglarskich, a specjalnie podziękowanie p. Witoldowi Bublewskiemu. Ogółem harcerstwo wodne liczy 2.932 przeszkolonych żeglarzy, oraz drugie tyle uprawiających sport wodny, a nie posiadających specjalnych stopni.

Harcerstwo również posiada b. duży tabor wodny w Polsce, ma bowiem zarejestrowanych około 1.000 łodzi, oraz 10 jachtów morskich, jedną łódź ratowniczą (motorowo-żaglową). W najbliższym już czasie ma być nabyty wielki jacht szkolny o pojemności ok. 200 tonn.

Specjalnie podkreślić wypada rozmiary, jakie przybrała turystyka wodna w harcerstwie. Drużyny żeglarskie w roku sprawozdawczym przepłynęły na łodziach 617,882 km. obr.

Akcja wydawnicza, która poszczycić się może 6 nowowydanemi książkami z dziedziny żeglarstwa, oraz szeregiem dobrze przemyślanych instrukcyj walnie przyczyniła się do sharmonizowania wysiłków wszystkich żeglarzy w harcerstwie i stworzenia w Polsce poważnej placówki społeczno-sportowej.

Z Klubu Kanuistów w Katowicach

Znany i ceniony kajakarz p. Wilhelm Pyka, współzałożyciel i ostatnio prezes Klubu Kanuistów w Katowicach wyjechał na dłuższy czas zagranicę. P. Wilhelm Pyka był jednym z pionierów kajakarstwa na Śląsku i położył na tem polu duże zasługi.

Oprócz turystyki p. Pyka uprawiał z zamiłowaniem kajakarstwo regatowe, uzyskując w tym kierunku piękne rezultaty. W 1933 p. Pyka zdobył Mistrzostwo Polski na składaku-jedynek.

Echa zjazdu delegatów Polskiego Związku Kajakowego

Ośmiogodzinne obrady ostatniego Zjazdu Delegatów P. Z. K. obficie zapłodniły glebę działalności związkowej. Dostarczyły też sporo cennego materjału do rozważań na tematy kajakowe.

Wśród wielu budujących spostrzeżeń i napawających optymizmem objawów rozwoju kajakarstwa; objawów, wynikających zarówno ze sprawozdań, jako też z dyskusji, obserwator musiał wynieść ze Zjazdu jedno ważne przeświadczenie.

Oto Polski Związek Kajakowy wyraził przez usta delegatów zupełnie wyraźną wolę pozostania nadal Związkiem samodzielnym i niezależnym. Okazało się, że P. Z. K. niema absolutnie ochoty do żadnych fuzyj, których projekty były niedawno poruszane, że jest nieczuły na wpływy związków starszych, mniej lub więcej pokrewnych.

Zjazd jakgdyby stwierdził, że P. Z. K., choć młody, rozwija się bardzo pomyślnie, równolegle z rozwojem kajakarstwa, opiera się na dość mocnych podstawach, cieszy się poparciem władz, znajdujących w kajaku doskonałe narzędzie do zdrowego, na wodzie, „sportowania" mas, wreszcie — że jest żywotny, zorganizowany — i może z radosnym spokojem patrzeć w przyszłość.

O tej żywotności świadczy, między innemi, niezwykła obfitość wniosków. Wypływały one z dyskusji, pojawiały się na stole, jako „wolne", ale istną furę z góry obmyślonych i dobrze przygotowanych wniosków przywiózł z Krakowa jeden z delegatów tamtejszych klubów. Ten podziwu godny wysiłek powtarza się zresztą co rok. Co rok ta fura przytłacza swym ciężarem stół obrad, męcząc delegatów i zarząd P. Z. K.

Kajakowcy krakowscy od dawna nie mogą znieść kilku drobnych rzeczy, a właściwie pewnych nazw, jakie się już w Związku przyjęły, a dotyczą klasyfikacji kajakowców i kategorji nagród. Razi ich uszy taka nazwa, jak „Włóczek", „włóczęga", nagroda „Śledzi" i t. d. Więc co rok wytaczają działa i niezbyt celnemi pociskami usiłują zetrzeć te nazwy z życia związkowego. Dawniej celowali też w „Wygę", w nagrodę „Pstrąga", „Łososia" i inne. Dziś już z temi nazwami jakoś się oswoili. Maluczko, a oswoją się i z resztą. Lecz czyż ta uparta walka ze słowami, które zastąpiły szablon i wniosły jakby świeży powiew, nie przypomina słynnej walki z wiatrakami, czy nie zakrawa na donkiszoterję?

Dążenie do zmiany regulaminów, znoszących znienawidzone nazwy — to jedna kategorja wniosków krakowskich. Drugą kategorję stanowią wnioski, obliczone na efekt, wnioski, których treścią jest frazes. Są to szumne, papierowe, nie liczące się z rzeczywistością projekty zbiorowych imprez kajakowych, międzynarodowych spływów po Polsce, wycieczek zagranicę, szerokiej akcji propagandowej, zachęcającej obcych do przybywania na wody polskie, a dalej konwencyj turystycznych ze wszystkimi sąsiadami — wszystko na wyrost. Potem jest żądanie pod adresem naszych władz, aby kajakowcy mogli jak najtaniej jeździć kolejami, aby im nie robiono trudności paszportowych i celnych.

Litanja tych efektownych wniosków zawiera i inne życzenia. Bardzo pięknie. Ale wszystko naraz? Panowie, powoli! Strzeżcie się przesady! Pomimo powiększenia liczby członków Zarządu Gł. P. Z. K. należy wątpić, czy to wszystko da się załatwić w ciągu jednego sezonu. Inicjatywa i zapał — to są zalety godne uznania, ale niemniej chwalebną zaletą jest umiar.

Ile w tem wszystkiem jest efekciarstwa, wystarczy przytoczyć jeden przykład. W roku ubiegłym Zarząd P. Z. K. powierzył organizację długodystansowego wyścigu górskiego Dunajcem o mistrzostwo Polski jednemu z klubów w Krakowie, w którym huczy kuźnia wniosków, z niewątpliwą intencją: „Niech pokażą kowale wniosków, co umieją w dziedzinie pracy pozytywnej". Ale owi kowale tak się zabrali do dzieła, że wyścig trzeba było odwołać. Może to nie było wyłączną winą organizatorów, może polskie kajakarstwo nie dorosło jeszcze do takiego wyścigu, ale, jeżeli tak, to tak samo niedorosło do wielu daleko poważniejszych imprez, wysuwanych we wnioskach krakowskich. Fiasco wyścigu górskiego powinno wpłynąć otrzeźwiająco na wnioskomanję podwawelskich wodzów kajakarstwa.

I jeszcze jedno. W sprawozdaniu kajakowem tegoż klubu z roku 1933 figuruje krótkie, lecz jakże wymowne zdanie: „Z projektowanych spływów żaden nie doszedł do skutku".

Więc nie umiało się urządzić ani jednego spływu wewnętrzno-klubowego, (poco się męczyć), ale za to projektuje się aż dwa spływy międzynarodowe po Polsce i to co rok! Może dlatego, że ten obowiązek spadnie komu innemu na barki?

Kiedyż przedstawiciele kajakowców krakowskich przestaną trapić Zjazdy P. Z. K. powodziami wniosków, a wezmą się do pracy pozytywnej, kiedy wreszcie przejdą od słów do czynów.

Wśród wniosków, zdarzają się czasem i takie, których uchwalenie przypisać można tylko tej okoliczności, że ani ziębią, ani parzą, że są wszystkim obojętne, za wyjątkiem... wnioskodawców.

Osobliwy wniosek, aby trasa była obliczana jednakowo czy to z prądem, czy pod prąd, czy na wodzie stojącej; świadczący conajmniej o braku orjentacji, upadł; natomiast przeszedł wniosek, aby były honorowane wycieczki począwszy od 20-tu km., zamiast dotychczasowych 30-tu.

Wszystkie nazwy, atakowane przez Kraków, utrzymały się. Utrzymała się nawet szczególnie niecierpiana nagroda „Śledzi", z tem, że będzie ona przyznawana tym klubom, których członkowie zdobędą najwięcej odznak turystycznych P. Z. K. O odznakę tę można będzie się ubiegać już od 1 maja r. b.

Sporo miejsca w obradach Zjazdu zajęła sprawa stworzenia, a właściwie rozszerzenia sieci stanic kajakowych, którą uznano za rzecz pierwszorzędnej doniosłości. Akcja w kierunku rozbudowy tej sieci ma być kontynuowana, przyczem zostanie opracowany regulamin stanic kajakowych.

Godną uznania jest inicjatywa wydania przy poparciu materjalnem Wydziału Turystyki Min. Komunikacji ilustrowanej broszury propagandowej: w języku francuskim, względnie i niemieckim o pięknie i powabach polskich szlaków wodnych.

Skoro Zjazd zamienił się w zgórą ośmiogodzinny dzień mozolnej pracy, to nikt nie może się dziwić pp. delegatom, że od czasu do czasu oddalali się od stołu obrad...

Nikt też nie powinien mieć do nich pretensji, że taka czy inna uchwała przeszła nieznaczną większością głosów podczas ich chwilowej nieobecności. Nikt też napewno takich pretensyj nie żywi...

W. G.

Pomorski Okręgowy Związek Kajakowy

Pomorze ze swemi licznemi rzekami i jeziorami posiada niewątpliwie liczne zastępy kajakowców. Napotyka się ich wszędzie, gdzie tylko choćby mała rzeczka lub jeziorko się znajdowało. Istnieją też niewątpliwie liczne sekcje i kluby kajakowe, lecz odczuwa się brak organizacji, któraby wszystkie te liczne ośrodki sportu wodnego połączyła w jeden silny Pomorski Okręgowy Związek Kajakowy. Hasłem wszystkich tych sekcyj i Klubów powinno być dążenie do jaknajrychlejszego zszeregowania się. Potrzebę takiej organizacji zrozumieli najlepiej kajakowsy sami, Zrozumiał ją też Polski Związek Kajakowy w Warszawie, który pismem swoim 37/24, z dnia 10 marca b. r. polecił Sekcji Kajakowej Sokoła w Grudziądzu wstępne prace nad organizacją Związku Okręgowego. Realizując powyższe polecenie, zwołuje Sokół pierwsze zebranie konstytucyjne na dzień 15 kwietnia r. b. do Grudziądza.

Sekcja Kajak. przy Stow. Mł. Polsk. w Poznaniu

Drugi rok mija od czasu, kiedy powstało Kółko kajakowe przy Stowarzyszeniu Młodzieży Polskiej. Z młodzieńczym zapałem i z wyrazem na ustach **„na Polskie Morze"** zabrali się członkowie Kółka do pracy.

Członków czynnych liczy Kółko obenie 32, przytem kajaków posiada 17, z czego: 10 dwójek i 7 jedynek. Krytyczne warunki gospodarcze nie pozwoliły dotychczas na wybudowania własnego szałasu do przechowania kajaków, lecz jest nadzieja, że uda się wkrótce przy pomocy tutejszego społeczeństwa jakiś schron nad Wartą wybudować.

Z licznych wyścigów, na których w sezonie letnim startowali członkowie na wyróżnienie zasługują regaty o mistrzostwa Polski i o mistrzostwo miasta Poznania.

W regatach o mistrzostwo miasta Poznania brało udział ośmiu kajakowców, zajmując w ogólnej punktacji zaszczytne drugie miejsce po drużynie Wilków Morskich.

W zawodach o Mistrzostwo Polski w Krakowie dwójka w składzie Sibilski Adam—Wachowiak Stanisław zdobyła w biegu dwa tytuły mistrzów Polski, zaś na jedynce drh. Wolniewicz Jan jedno mistrzostwo i wicemistrzostwo.

Ogółem w całym sezonie w różnych wyścigach te same prawie załogi zdobyły 11 pierwszych miejsc, 8 drugich i 3 trzecie. przytem trzy piękne puhary przechodnie, dyplomy, żetony oraz inne nagrody wartościowe.



Mistrzowie Polski na kajakach Sibilski A., Wachowiak St. i Wolniewicz J.

Pozatem urządzało kilka wspólnych wycieczek turystycznych na większą skalę. Członkowie Koła w ub. sezonie przebyli około 12.900 kilometrów.

Z Klubu kajakowego „Chorzowianka"

W 1933 r. Zarząd Klubu zorganizował kilka większych wycieczek:

2.VI. z Mysłowic Przemszą i Wisłą do Krakowa — trasa około 99 klm. 6 kajaków;

29.VII. z Rabsztyna przez Pustynię Błędowską, około 50 klm., 4 kajaki;

20.VI. — 12.VII. z Równego do Augustowa rzekami: Horyniem, Prypecią, Strumieniem, Jasiołdą, Kanałem Ogińskiego, Jeziorem Wyganowskim, Szczarą, Niemnem, Kanałem Augustowskim, jeziorami Studziennemi, Białem i innemi, trasa około 1.100 klm., 2 kajaki;

z Nowego Bierunia do Warszawy Wisłą — trasa około 560 klm., 2 kajaki;

z Nowego Sącza do Torunia Dunajcem i Wisłą — trasa 680 klm., 1 kajak;

Udział w regatach o Mistrzostwo Polski, 3 kajaki;

Udział w regatach Klubu Kanuistów z okazji 5-lecia, 3 kajaki.

Pozatem wiele innych mniejszych wycieczek.

Podczas sezonu 1933 r. przebyli członkowie Klubu Kajakowego „Chorzowianka" 7.451 klm. Obecnie Klub Kajakowy liczy 37 członków, dzielących się w myśl regulaminu sportowo-turystycznego Polskiego Związku Kajakowego na 8 włóczków, 24 włóczęgów i 5 wygów.

Modele żeglujące

Jedna z dziedzin mało jeszcze znanych i propagandowych w Polsce jest budowa modeli żeglujących. Pielęgnowaniem tej gałęzi sportu tak ogromnie rozwiniętego w Anglji i Niemczech, podjęło się w Polsce harcerstwo żeglarskie. Harc. Druż. Wilków Morskich z Poznania buduje już wspomniane modele od roku 1927. W obecnej chwili gromada starszoharcerska wspomnianej drużyny dąży do jaknajwiększego spopularyzowania tego sportu w Polsce. Członek drużyny inż. Jan Czarnecki opracował na podstawie kilkuletnich doświadczeń drużyny Wilków Morskich i własnych książkę, dostępną dla wszystkich, która wkrótce ukaże się na półkach księgarskich w ramach bibljoteki Harc. Drużyn Żeglarskich wydaną przez Księgarnię Wojskową w Warszawie. Druga książka ukaże się jesienią r. b.

Celem zainteresowania młodzieży poznańskiej budową wspomnianych modeli, zorganizowała Harc. Druż. Wilków Morskich pod egidą Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Poznaniu wspólnie z Kołem Ligi Morskiej przy gimn. im. Bergera kurs instruktorski budowy modeli w warsztatach gimn. Bergera dla uczni szkół średnich i członków zainteresowanych organizacyj sportowo-wychowawczych. W dniu 12 marca r. b. odbyła się pierwsza lekcja, na której cel i zadanie tego kursu przedstawił komendant Wilków Morskich i pilot harc. drużyn. żegl. Chor. Poznańskiej harcmistrz Woźniak Sylwester, dziękując zarazem p. Prof. Dr. Kowalence za zaopiekowanie się kursem. Kierownikiem kursu z ram. drużyny jest podharcmistrz Brzozowski Franciszek, a głównym instruktorem druh inż. Jan Czarnecki.

Z K. S. „Promień" w Warszawie

Klub obecnie przystąpił do przebudowy przystani, mieszczącej się na lewym brzegu Wisły na Żoliborzu. Zarząd klubu w pierwszym rzędzie, postawił sobie za zadanie rozwój sportów wodnych. Zawiązano ścisły kontakt z „Ligą Morską i Kolonjalną", utworzono oddziały marynarki oraz wyszkolenia żeglarskiego.

POLSKI ZWIĄZEK TOWARZYSTW WIOŚLARSKICH
REFERAT TURYSTYCZNY

MIĘDZYNARODOWY SPŁYW WIOŚLARSKI 9—18. VI. 1934

OKOLICAMI BERLINA

Informacje i warunki udziału

1. Polski Związek Towarzystw Wioślarskich przyjął zaproszenie Niemieckiego Związku Wioślarskiego do udziału w spływie naokoło Berlina, zorganizowanym dla wioślarzy — obywateli państw, sąsiadujących z Rzeszą Niemiecką.

2. Uczestnicy spływu zwiedzą Berlin (częściowo) wraz ze stadjonami igrzysk olimpijskich 1936 r., malownicze okolice dorzecza Haveli z historycznym Potsdamem, olimpijski tor regatowy w Grünau, ciekawy kraj Spree-Dahme, oraz Spreewald, ów las, z którym wiąże się wiele legend i przypowieści.

3. P. Z. T. W. zabiega o uzyskanie dla uczestników bezpłatnych paszportów zagranicznych, (koszt około 35 zł.), oraz zlecenia wyjazdu, uprawniającego do 80% zniżki kolejowej do Zbąszynia i zpowrotem.

4. Niemiecki Związek Wioślarski zabiega w T-wie Kolei Niem. o uzyskanie dla uczestników daleko idących zniżek kolejowych dla przejazdów w obrębie Rzeszy Niemieckiej.

5. Uczestnicy spływu będą rozlokowani — skromnym sposobem sportowym — w domach Berlińskich Towarzystw Wioślarskich, które dołożą wszelkich starań, aby gościom ułatwić pobyt. Na trasie spływu kwatery wypadną dwa razy w gospodach.

6. Jednem z najważniejszych zadań organizacyjnych jest uprzystępnienie spływu zapomocą obniżenia do minimum kosztów, związanych z udziałem. Całkowity koszt prawdopodobnie nie przekroczy zł. 150. — od uczestnika.

7. Flotylla spływu składać się będzie wyłącznie z łodzi wioślarskich: dwójek podwójnych i czwórek na długie i krótkie wiosła. Łodzie te będą oddane do dyspozycji uczestników przez Berlińskie Towarzystwa Wioślarskie.

8. Z uwagi na znany, wzorowy stan, w jakim wioślarze niemieccy utrzymują swe łodzie, opieka wioślarzy polskich nad powierzonemi łodziami musi być szczególnie troskliwa i czujna, aby nie doznały one najmniejszego uszczerbku i były utrzymywane w idealnej czystości. Należy przestrzegać odnośnych instrukcyj kierownictwa grupy polskiej.

9. Łodzie będą spływać pod flagami: klubową, obu Związków Wioślarskich — polskiego i niemieckiego, oraz pod flagami narodowemi: polską i niemiecką. Sposób umieszczenia flag będzie podany do wiadomości przez kierownictwo grupy polskiej.

10. W spływie mogą brać udział tylko członkowie klubów, zrzeszonych w P. Z. T. W. Udział można zgłaszać, najlepiej załogami, do P. Z. T. W. tylko za pośrednictwem Zarządów klubów.

11. Do zgłoszenia służy specjalna **karta zgłoszeń,** którą wydaje, względnie wysyła na żądanie kancelarja P. Z. T. W. Kartę należy wypełnić wyraźnie i dokładnie.

12. Zgłoszenie obowiązuje do udziału w spływie na całej trasie, aż do wyczerpania programu.

13. Jednocześnie ze zgłoszeniem należy przekazać na konto czek. P. K. O. Nr. 4249 (P. Z. T. W.) od każdego uczestnictwa kwotę zł. 50 — na fundusz organizacyjny; — do wyliczenia. Z funduszu tego zostaną zakupione jednolite, reprezentacyjne koszulki wioślarskie, opłacone paszporty, ew. przejazdy koleją i t. d. Zgłoszenie bez wpłaty jest nieważne.

14. Termin zgłoszenia ustalony przez Niem. Związek Wiośl., upływa z dniem 1 maja 1934 r. w którym to dniu ostateczna lista uczestników zostanie przez P. Z. T. W. przesłana do Berlina. Zgłoszenia po terminie bezwzględnie przyjmowane nie będą.

15. Zarządy Klubów są odpowiedzialne za kwalifikacje turystyczno-wioślarskie zgłoszonych członków, co jest zrozumiałe z uwagi na reprezentacyjny i międzynarodowy charakter spływu. Zgłoszony uczestnik musi nadawać się do spływu pod każdym względem. Wymagana jest sprawność fizyczna, dostateczna umiejętność pływania, wiosłowania, oraz zgranie wioślarzy stanowiących jedną załogę, szczególnie zaś rygor i porządek sportowy.

16. Obowiązujący strój na wodzie: koszulka biała z emblematem, spodenki granatowe krótkie płócienne, skarpetki, i pantofle płócienne, białe lub szare, lekka czapeczka.

Obowiązujący strój na lądzie: Czapka klubowa, marynarka granatowa, lub ciemna ze znakiem klubowym, spodnie białe wełniane ew. płócienne; pantofle białe lub lakierki. Ubrania podróżne do wagonów — dowolne.

KOMITET WYKONAWCZY P. Z. T. W.

Referent turystyczny: Przewodniczący:

(—) Władysław Grzelak *(—) inż. Alfred Loth*

Program

Czerwiec 1934 r.

9 sobota: Przyjazd uczestników spływu do Berlina. Wycieczka do Potsdamu. Zwiedzenie stadjonów olimpijskich i portu lotniczego, tamże rozmieszczenie w kwaterach.

10 niedziela: Spływ z portu lotniczego w Potsdamie przez most Glienicker, Sakrow. kanał Paretzki i Werder, z powrotem do portu lotniczego w Potsdamie. 42 km. Tamże kwatery.

11 poniedziałek: Zwiedzenie Potsdamu i jego parków. Wizyta u wioślarzy potsdamskich. Kwatery, jak poprzednio.

12 wtorek: Spływ z Potsdamu przez jeziora: Griebnitz i Wann do Pichelsdorfu. 36 km. Odwiedziny klubów, mających siedziby w okolicy Potsdamu. Tamże kwatery w domkach wioślarskich tych klubów.

13 środa: Częściowe zwiedzenie Berlina. Przejażdżki autobusami. Kwatery w klubach wioślarskich w Grünau.

14 czwartek: Spływ z Grünau do Teupitz. 48 km. Kwatery w gospodach.

15 piątek: Spływ z Teupitz do Neue Mühle (Nowy Młyn) 35 kb. Kwatery w gospodach.

16 sobota: Spływ z Neue Mühle przez Wernsdorf do Grünau. 32 km. Uroczysta defilada przed trybunami berlińskiego toru regatowego. Obecność na wielkich regatach niemieckich w Grünau. Wieczór koleżeński. Kwatery jak 13.VI. 1934.

17 niedziela: Obecność na wielkich regatach niemieckich w Grünau (2-gi dzień). Wieczór do dyspozycji uczestników. Kwatery. jak 13.VI. 1934.

18 poniedziałek: Wycieczka, koleją lub autobusami do Spreewaldu. Pożegnalne przyjęcie u Grünau. Kwatery, jak 13.VI. 1934.

19 wtorek: Odjazd z Berlina

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. N. 6013
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-[illegible]